



mahkamah

www.mahkamahnews.org | @mahkamahnews | BPPM Mahkamah

TRANSPORTASI KAMPUS, PERLUKAH?

► 20



Selayang pandang Universitas Gadjah Mada (UGM) telah memperkenalkan pengembangan kampus *educopolis*. Kampus *educopolis* diarahkan untuk mewujudkan *green, secure, and safe campus*. Berbagai program coba dilaksanakan kampus kerakyataan yang diharapkan pada tahun 2015 dapat tercipta kampus *educopolis*. Namun nyatanya, hanya beberapa program dapat terealisasi. Seperti Relokasi Pedagang Kaki Lima di Jalan Kesehatan sekitar Rumah Sakit Sardjito dan pengembangan pedestrian yang terjadi di jalan depan Diploma Ekonomika dan Bisnis.

Program pengurangan emisi kendaraan bermotor juga dilakukan. Dulu, sempat ada pelarangan mahasiswa baru untuk mengendarai mobil ke

kampus. Tentu saja, kebijakan ini menuai banyak protes dari para mahasiswa, terutama mereka pengguna mobil. Hal ini berimbas pada sulitnya penegakkan kebijakan tersebut.

Uniknya, kampus biru saat membuat kebijakan pelarangan mengendarai mobil tidak memberikan solusi yang menguntungkan. Jika UGM melarang penggunaan kendaraan pribadi, maka UGM seharusnya memberikan kendaraan umum sebagai penggantinya. Itu berarti, pengembangan sistem transportasi kampus sebagai salah satu program *educopolis* belumlah diwujudkan. Salah satu cara mewujudkannya ialah dengan adanya transportasi massal kampus.

Kita dapat melihat contoh transportasi massal di uni-

versitas lain, seperti bus kuning milik Universitas Indonesia ataupun Universitas Sebelas Maret yang memiliki bus kampus. Transportasi massal kampus nantinya bukan hanya berdampak pada satu hal, melainkan banyak hal. Ya, transportasi massal kampus bukan hanya mewujudkan sistem transportasi kampus. Banyak program yang dapat terwujud, seperti halnya pengurangan emisi kendaraan bermotor, tidak perlunya penambahan kantong parkir, serta pembatasan kendaraan bermotor masuk kampus. Namun, bila program ini berhasil diwujudkan, pasti akan memiliki dampak, baik itu positif maupun negatif.

BPPM MAHKAMAH kembali hadir untuk mengulik

dan mendalami permasalahan ini. Mulai dari pendapat para mahasiswa ataupun staff, sejarah, bahkan penyebab belum terealisasi mengenai transportasi massal kampus. Semuanya kami kemas secara tuntas melalui Buletin Edisi Mei.

Buletin Edisi Mei ini *ciamik* dibaca oleh para pemerhati lingkungan, pecinta kendaraan umum, serta mahasiswa yang hemat Bahan Bakar Minyak. kami juga menghadirkan solusi terkait transportasi massal dan bagaimana seharusnya transportasi massal diwujudkan. Ditambah lagi, terdapat sajian khas kami, *ius constituendum* yang membahas Revisi Undang-Undang 30 tahun 2002 tentang Komisi Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi.

Salam *baca, tulis, lawan!*
Pemimpin Redaksi,

Nurirzi Irdiyan

mahkamah

WHAT'S INSIDE

Dari Redaksi 2



42

[Opini]
Angkot Kerakyatan, Solusi
Transportasi Massal UGM

[Opini]
Menilai Dengan Adil
Penataan Lalulintas Kampus

46



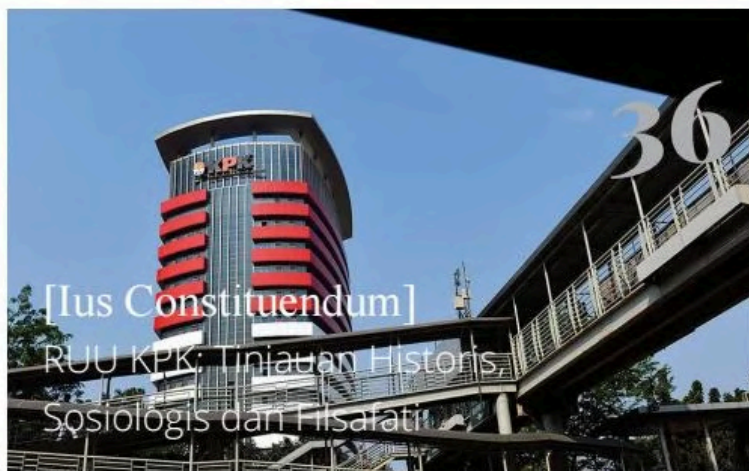
SAMPUL

Cover buletin edisi kali ini mengambil gambar colt kampus yang pernah menjadi transportasi massal di lingkungan Universitas Gadjah Mada pada tahun 70-an

Hal itu sesuai dengan tema buletin, yang membahas mengenai transportasi massal. Gambar dari cover buletin diambil dari [Facebook.com/joglomonoPage](https://www.facebook.com/joglomonoPage)



[Laporan Khusus]
Transportasi Kampus,
Perluakah?



[Ius Constituendum]
RUU KPK: Tinjauan Historis,
Sosiologis dan Filosofis

54

[Resensi]

Buku: Career of Evil,
Titian Kejahatan

[Sastra]

Ini Tentang Aku

58

[Jendela]

Kata Mereka Tentang
Transportasi Massal Kampus

60

[Mahkomik]

"KTMnya mas..."

62



PELINDUNG: Tuhan Yang Maha Esa

PENASIHAT:

Dr. Zainal Arifin Muchtar, S.H., LL.M.
Jeremias Lemek, S.H.

DIVISI UMUM

Pemimpin Umum: Fitri Isnri Ridha

Sekretaris Umum: Adik Miftakhur Rohmah

Bendahara Umum: Evangelita Dyah Sekar Arum

Koordinator Hubungan Masyarakat: Fatih Auliarahman Alrosid

DIVISI REDAKSI

Pemimpin Redaksi: Nurirzi Irdiyan

Redaktur Buletin: Etheldreda d'ely Eunice Luzchenny Tenda
Wongkar (Chenny), William Bahari Siregar

Redaktur Leaflet: Arifiana Triesedyawati Puspita Wardhani

Redaktur Web: Bruri Joshua Haumahu

Staf Redaksi: Mazaya Madarina, Eriko Fahri, Reno Surya Rindiatama, Kirana Anjani, Imam Prabowo, Puti Mayang Seruni, Jovi Andrea Bachtar, Umar Mubdi, Fardi Prabowo Jati, Ageng Prabandaru, Agnes Sulistyawati, Faishal Fadhillah Sovano, Daffah Ulfi Rahmatillah, Wiwing Erliana, Muhammad Khalif Aumar, Ichsan Nur Muhammad Salim, Parasurama Ardi Tri Pamungkas, Fatimah Az-Zahrah, Arifah Nur Pratiwi.

DIVISI PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN

Kepala Divisi Penelitian dan Pengembangan: Rully Faradhila Ariani

Ketua Sub-divisi Diskusi & Riset: RM Abi Satria Bhaskara

Ketua Sub-divisi Pengembangan Sumber Daya Manusia:
Evasolina Lubis

Staf Penelitian dan Pengembangan: Arief Syah Putra W, Lery Alif Budiman, Agung Nugroho, Astari Mizan Lazuardi, Hanifah Febriani, Lestari Ayu Sianturi, Mahendra Wirasakti, Natalia Dyah Ayu P, Perlita Nathania, Putri Nurihati, Fatihatul Nurfitriani, Adita Putri Hapsari, Danang Bagus Satriya, Hans Thioso, Kimp Yustisiana Dewinta Hermawan.

DIVISI FOTOGRAFI DAN ARTISTIK

Kepala Divisi Fotografi dan Artistik: Vansona Stalony

Ketua Sub-divisi Layout dan Desain: Ade Wulan Fitriana

Ketua Sub-divisi Fotografi: Damar Kusuma

Staf Fotografi dan Artistik: Pradipta Wijonugroho, Hermadi Prananto, Javier Carlo Iskandar, Rista Adelia, Agista Sovia Paramadina, Khoiruddin Tri Ardiansah

DIVISI PEMASARAN DAN PERCETAKAN

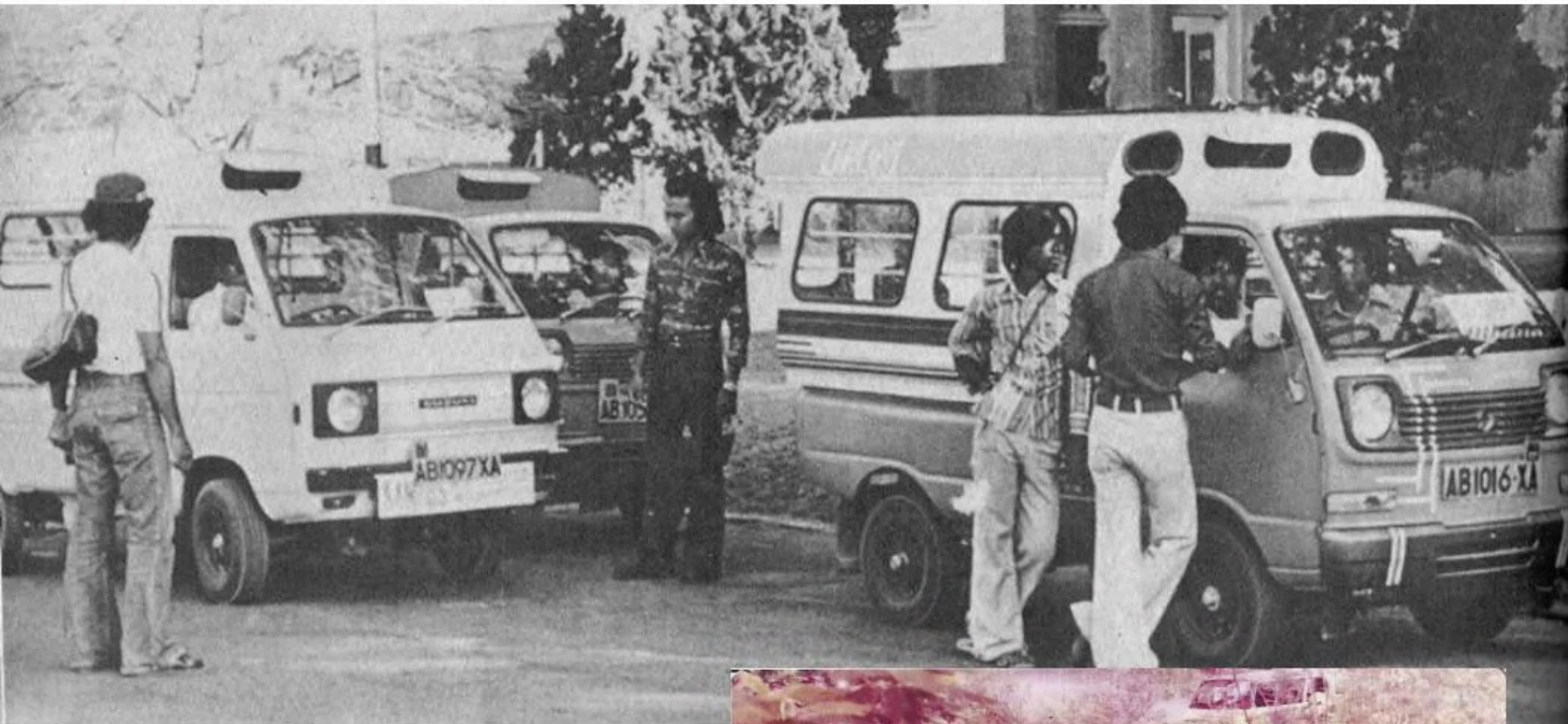
Kepala Divisi Pemasaran dan Percetakan: Rizaldy Ari Herdianto

Ketua Sub-divisi Pemasaran: Dika Putri Vindi Santika Anie

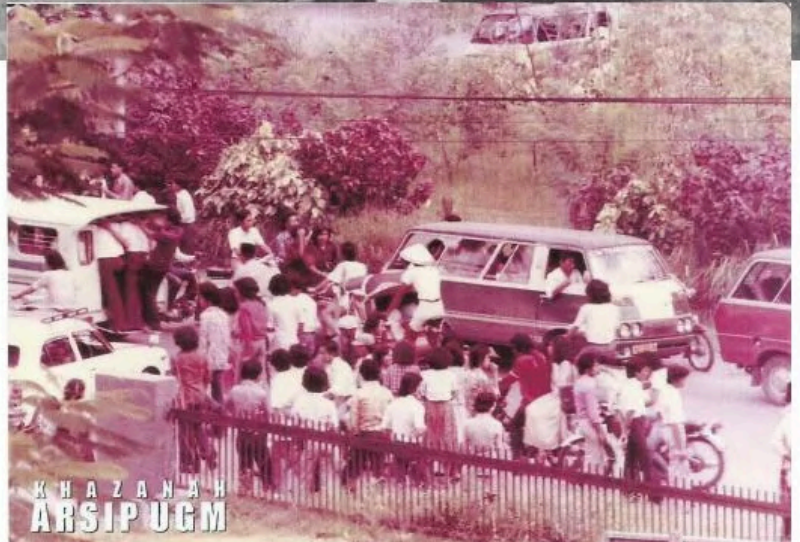
Ketua Sub-divisi Percetakan: Effrida Ayni Fikri

Staf Pemasaran dan Percetakan: Rayvo Rahmatullah, Dayinta Agi Pembayun, Maria Goreti Petty Ika Cintya Waine, Muh Galih Nusantara, Anugerah Nanda Y.

ISSN: 0854-2160



Colt kampus yang beroperasi di lingkungan UGM pada era 70-an
Sumber gambar:
[fb.com/JoglomonoPage](https://www.facebook.com/JoglomonoPage) | Arsip UGM



Transportasi UGM, Dulu dan Sekarang

Berbicara perihal transportasi massal masa kini, tentunya tidak lepas dari perbincangan seputar transportasi massal di kampus sendiri. Transportasi massal kampus tentunya diperlukan sebagai sarana mobilisasi mahasiswa dari satu tempat ke tempat lainnya.

Contohnya saja di Universitas Indonesia (UI) dengan Bus Kuningnya. Bus Kuning atau yang kerap disebut Bikun, secara efektif telah dipergunakan sebagai sarana mobilisasi bagi *civitas academica* UI. Rutenya pun dibuat dengan menghubungkan beberapa fakultas. Tak hanya UI, ada juga Universitas Sebelas Maret yang juga menyediakan bus kampus sebagai sarana mobilisasi *civitas academica*-nya. Lalu bagaimanakah dengan Universitas Gadjah Mada (UGM)? Apakah UGM memiliki transportasi massal sendiri?

Generasi mahasiswa UGM saat ini pastinya akan menjawab tidak ada. Namun, tahukah kalian bahwa UGM pernah memberlakukan secara legal dan efektif transportasi massal di lingkup kampus pada era 70-an yang diberi nama Colt Kampus?

Sejarah dan Perkembangan Transportasi Massal di UGM

Colt Kampus merupakan sebuah kendaraan *pickup* warga sekitar UGM yang dijalankan untuk mengantarkan *civitas academica* UGM menuju kampusnya. Untuk menjalankan fungsinya dalam

menampung cukup orang, bak bagian belakang *pickup* ini dimodifikasi sedemikian rupa dengan tutupan terpal dan bangku panjang sebagai tempat duduk. Sehingga dapat memuat beberapa orang sekaligus dalam sekali jalan.

Latar belakang dari pengadaan Colt Kampus ini bertolak dari minimnya angkutan umum bermotor dalam kota menuju ke UGM, sementara banyak dari kalangan *civitas academica* UGM yang membutuhkan suatu transportasi massal menuju ke kampus. Ditambah, keterbatasan penggunaan kendaraan pribadi roda dua atau empat pada masa itu.

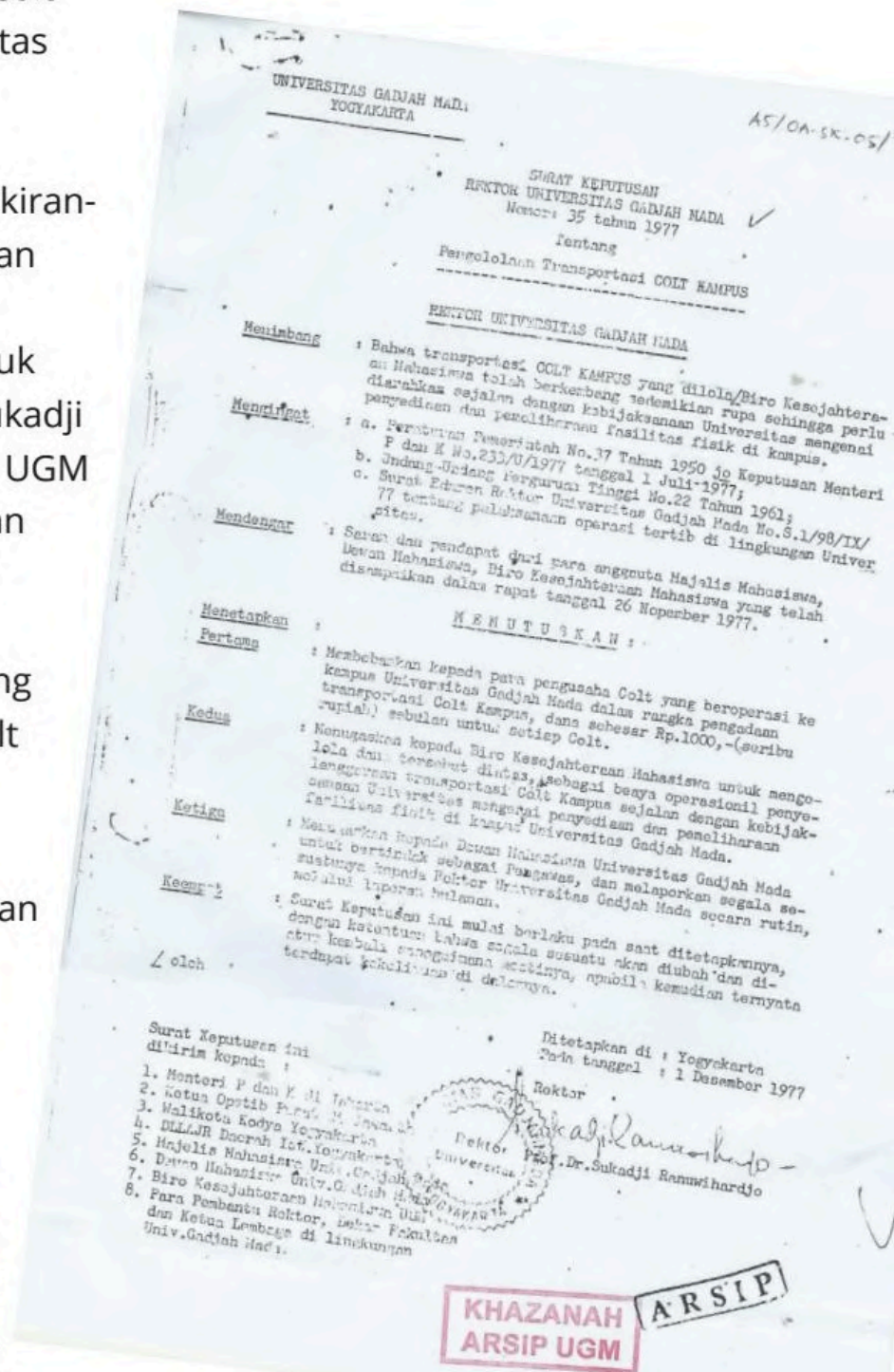
Pada awal terbentuk, Colt Kampus diciptakan atas dasar inisiatif dari mahasiswa, salah satunya Muslih Zainal Ashikin, dan masyarakat sekitar UGM untuk memberikan pelayanan bagi mahasiswa yang awalnya hanya digunakan untuk melakukan perpindahan menuju kampus. Colt Kampus ini ternyata dengan cepat menjadi transportasi favorit di kalangan mahasiswa UGM kala itu.

LAPORAN UTAMA

Hal tersebut tentunya mendorong perkembangan Colt Kampus baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Dengan perkembangan yang masif tersebut, mulai muncul pemikiran-pemikiran untuk mengarahkan transportasi massal yang berlaku di wilayah UGM. Untuk mewujudkannya, Prof. Dr. Sukadji Ranuwihardjo, selaku Rektor UGM pada waktu itu, mengeluarkan Surat Keputusan (SK) Rektor Universitas Gadjah Mada Nomor 35 Tahun 1977 tentang Pengelolaan Transportasi Colt Kampus.

Dalam SK Rektor *a quo*, dinyatakan bahwa pengelolaan Colt Kampus dibebankan kepada mahasiswa melalui wadahnya, yaitu Biro Kesejahteraan Mahasiswa. Juga pembebanan senilai Rp 1.000,00/bulan untuk setiap Colt yang digunakan sebagai transportasi di wilayah UGM. Serta tugas untuk mengawasi pelaksanaan kebijakan terkait Colt Kampus diserahkan kepada Dewan Mahasiswa UGM.

Sejak dilegalkannya Colt Kampus sebagai transportasi



SK Rektor UGM Nomor 35 Tahun 1977 tentang Pengelolaan Transportasi Colt Kampus.

77.29



massal di kalangan mahasiswa UGM, Colt Kampus ini terus mengalami perkembangan signifikan dari tahun ke tahun. Fajar Saumatmaji, ST., M.Sc., divisi pelatihan Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) UGM mengatakan bahwa pada dasarnya kewenangan untuk angkutan kampus itu bukan pada UGM semata. Tapi, sebagai bagian dari angkutan umum, maka kewenangannya berada pada Kementerian Perhubungan serta pihak-pihak yang bertanggung jawab atas angkutan umum lainnya di tingkat daerah. "Kalau kita lihat dengan seksama, prosesnya itu berawal

Colt kampus
Sumber gambar:
awansan.com | coltt120lovers.com

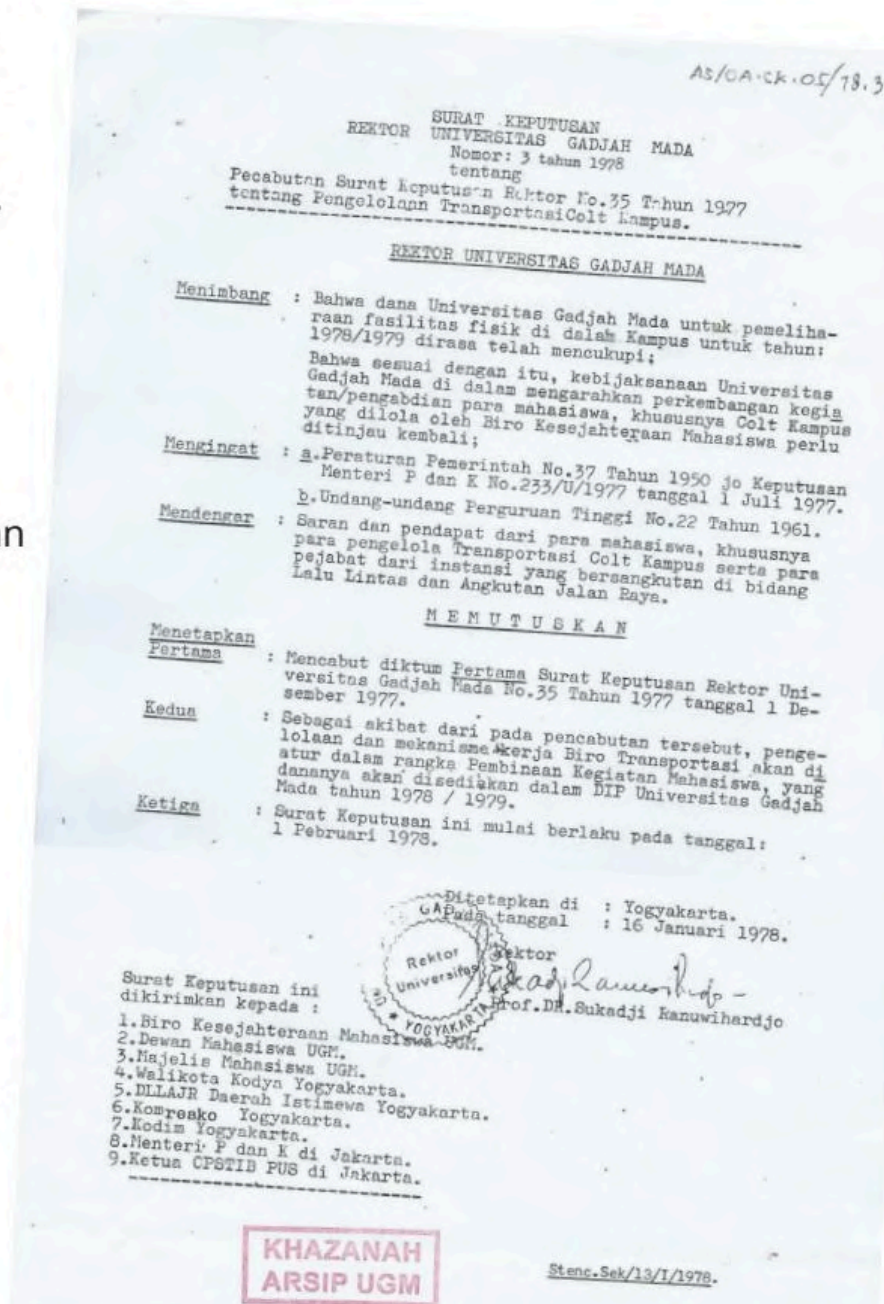
dari inisiasi mahasiswa dengan dukungan beberapa masyarakat. Kemudian berkembang menjadi sebuah operator angkutan umum yang sifatnya resmi dan telah diakui oleh pihak berwenang, dalam hal ini, mungkin Dinas Perhubungan," tambahnya. Terkait dengan pengelolaan transportasi massal kampus UGM, Fajar mengungkapkan, tidak banyak informasi yang didapatkan hanya dengan menilik pada sejarah transportasi massal yang pernah ada di UGM.

LAPORAN UTAMA

Namun seiring berjalannya waktu, Colt Kampus tidak mampu bertahan lama di wilayah UGM. Hal tersebut didasarkan pada saran dan pendapat dari para mahasiswa kala itu, khususnya para pengelola transportasi Colt Kampus serta para pejabat dari instansi yang bersangkutan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Pertimbangan penghentian Colt Kampus yakni berkaitan bahwa kebijakan UGM dalam mengarahkan perkembangan kegiatan/pengabdian para mahasiswa, khususnya berkaitan dengan Colt Kampus perlu ditinjau kembali.

Sehingga, akhirnya sejak tanggal 1 Februari 1978, pengelolaan Colt Kampus pun dicabut dengan SK Rektor UGM Nomor 3 Tahun 1978 tentang Pencabutan SK Rektor Nomor 35 Tahun 1977 tentang Pengelolaan Transportasi Colt Kampus. Pencabutan tersebut berdampak pada munculnya pengaturan terkait pengelolaan dan mekanisme kerja yang diserahkan kepada Biro Transportasi dalam rangka Pembinaan Kegiatan Mahasiswa.

Sejak saat itu pula, tidak ada lagi suatu transportasi massal yang disediakan oleh UGM terkait pemenuhan kebutuhan mobilitas *civitas academica*-nya.



SK Rektor UGM Nomor 3 Tahun 1978 tentang
Pencabutan SK Rektor Nomor 35 Tahun 1977

Transportasi Massal UGM Masa Kini

Pada perkembangannya saat ini, tidak ada lagi transportasi massal yang menghubungkan antar fakultas dan tempat-tempat lain di kampus UGM. Pertimbangan dari ditiadakannya angkutan umum tersebut disebabkan oleh kawasan UGM yang relatif kecil, sehingga untuk mobilisasi antar wilayah UGM dapat dilakukan dengan jangkauan kemampuan manusia seperti berjalan kaki maupun bersepeda. "*Master plan* transportasi kampus kita mencoba memandang UGM dari luar, jangkauannya pun tidak terlalu besar. Dimana apabila dilihat dari ujung timur ke barat jaraknya hanya 1,8 km, sedangkan dari utara ke selatan jaraknya hanya 1,1 km. Sehingga, kalau bicara seputar angkutan umum untuk wilayah sekecil ini menjadi sesuatu hal yang tidak menarik. Namun, akan sangat menarik apabila dilayani dengan aktivitas berjalan kaki maupun menggunakan sepeda," ujar Fajar Saumatmaji, ST., M.Sc., divisi pelatihan Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) UGM.

Saat ini, UGM juga tengah



Kantong parkir di *foodpark* UGM (Rizal/MHK)

gencar dalam menerapkan konsep *educopolis*. Dalam kaitannya dengan transportasi massal, konsep ini memiliki suatu visi dalam perbaikan dan penyesuaian infrastruktur dalam mendorong wilayah kampus menjadi kawasan yang tertutup untuk kendaraan, tetapi sangat terbuka sebagai kawasan untuk para pejalan kaki dan pesepeda. Mungkin hal ini menjadi salah satu alasan diberlakukannya lagi suatu transportasi massal yang secara efektif berlaku di wilayah kampus UGM. Penyesuaian dan perbaikan infrastruktur tersebut tentunya harus ditopang dengan memberikan jaminan keselamatan bagi para pejalan kaki dan pesepeda, hingga jaminan aksesibilitas bagi kendaraan darurat untuk memasuki kawasan-kawasan tertentu di UGM.

“UGM harus melakukan perbaikan atau penyesuaian infrastruktur. Seperti yang sedang kita dorong saat ini adalah dibangunnya tempat untuk berjalan kaki yang nyaman dengan infrastruktur yang memadahi. Lalu, harusnya ada beberapa *spot* untuk istirahat dan minum, dan juga penyediaan tempat yang didedikasikan sebagai tempat untuk bertemu. Sehingga aktifitas orang akan terpusat di wilayah tersebut,” imbuhnya.

Selain perbaikan infrastruktur, salah satu kebijakan yang diambil oleh UGM dalam kaitannya dengan transportasi massal melalui konsep *educopolis* yaitu berkaitan dengan penambahan jumlah kantong-kantong parkir yang ada di di sekitar perbatasan UGM bagian luar. Pengaturan tersebut diupayakan dengan tujuan orang non *civitas academica* UGM dapat memanfaatkannya ketika berkunjung serta adanya

pengurangan intensitas kendaraan pribadi yang masuk ke dalam wilayah UGM.

Walaupun demikian, konsep yang berkaitan dengan transportasi massal tersebut masih belum dapat diterapkan secara sempurna dalam pelaksanaan praktik yang ada di lapangan. Fakta di lapangan

menunjukkan bahwa masih adanya *civitas academica* yang belum menggunakan sarana kantong parkir dengan baik. Menurut dosen dari Fakultas Teknik ini, hal tersebut

“

**UGM pernah
memberlakukan
secara legal dan efektif
transportasi massal di
lingkup kampus pada
era 70-an yang diberi
nama Colt Kampus**

disebabkan oleh ketidakjelasan peraturan seputar kendaraan yang diperbolehkan untuk dibawa ke kampus serta permasalahan akan penempatan dari kendaraan yang dibawa ke kampus. Selain itu, perencanaan yang kurang pun menjadi tolok ukur kurang berjalannya kantong parkir yang tersedia di kawasan UGM.

Untuk menangani beberapa persoalan terkait transportasi

dalam lingkup kampus serta keterkaitannya dengan konsep *educopolis* yang dicanangkan tersebut, Fajar berpendapat bahwa seharusnya pihak rektorat mampu menunjukkan sikap yang lebih tegas terkait hal ini. Seperti mendelegasikan dan membuat aturan-aturan yang lebih jelas mengatur pemberlakuan maupun dengan pengadaan transportasi di lingkup kampus kepada pihak dibawahnya. Dengan pendelegasian kebijakan tersebut, tentu kebijakan terkait kantong-kantong parkir yang telah ada dapat lebih dimanfaatkan dan dipergunakan seefektif mungkin dengan tetap mendukung dan memperhatikan konsep *educopolis*.

Mengenai harapan terkait transportasi massal di kawasan UGM kedepannya, Fajar berharap bahwa UGM nantinya dapat memfasilitasi transportasi yang akses-aksesnya dapat menjangkau seluruh wilayah UGM dan menjangkau hingga kompleks perumahan dosen. Kemudian transportasi tersebut mampu berkembang, hingga dapat menyediakan tempat-tempat sebagai *shelter* untuk naik turun atau sekedar tempat berkumpulnya

para *civitas academica*.

Akan lebih baik lagi menurut Fajar apabila UGM dalam kaitannya dengan pengadaan transportasi ini dapat menjalin kerjasama dengan pemerintah provinsi. "Bayangan kami ya, kebijakan UGM tidak bisa terlepas dari kebijakan yang lebih besar, misal kota Jogja atau provinsi, karena UGM tidak bisa berdiri sendiri, sehingga ada pihak dibelakang yang mendukung. Jadi, untuk transportasi nantinya tentu harus ada koreksi dari pihak-pihak yang lebih luas juga. Selain itu, UGM juga harus bisa menyediakan tempat-tempat untuk naik turun penumpang maupun tempat berkumpul penumpang, serta akses-akses ke dalam wilayah UGM juga harus difasilitasi, agar terjadi perkembangan dalam sistem transportasi di wilayah UGM," ungkapnya. **(Luzchenny Wongkar, Adik Miftakhur Rohmah, Kimp Yustisiana, Galih Nusantara)**





Menimbang Keberadaan Transportasi Massal di UGM

Transportasi massal merupakan sarana berkendara bagi banyak orang untuk dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya. Transportasi massal dianggap mampu memberikan efisiensi waktu, tempat, dan biaya.

Sumber gambar: <https://ugm.ac.id/id/berita/8391-ugm.lakukan.penataan.lalu.lintas.kawasan.jalan.kaliurang>



Namun, belakangan ini transportasi massal mulai ditinggalkan oleh para penggunanya. Salah satu penyebabnya adalah meningkatnya pemakaian alat transportasi pribadi.

Mulai tahun 2000-an, polemik mengenai transportasi massal banyak bermunculan. Mulai dari armada transportasi massal yang sudah tua hingga kurang memadainya fasilitas armada yang tersedia. Hal ini utamanya terjadi di kota-kota besar. Transportasi massal pun berangsur-angsur mulai kehilangan daya tarik bagi masyarakat. Kenyamanan dan keamanan menjadi salah satu biangnya. Panas, sopir ugal-ugalan, desak-desakkan, belum lagi tindak kriminal di dalam transportasi massal.

Isu mengenai transportasi massal ini tidak luput dari perhatian Universitas Gadjah Mada (UGM). Mulai awal tahun 2017, UGM melaksanakan kebijakan baru yakni pelarangan transportasi massal di

lingkungan kampus UGM. Pemberlakuan aturan ini dibarengi dengan penutupan Jalan Olahraga bagi masyarakat umum. Aturan tersebut dimaksudkan agar Jalan Olahraga hanya dapat dilintasi oleh *civitas academica* UGM.

Kepala Direktorat Perencanaan UGM, Arifah Budiati, mengatakan bahwa kebijakan tersebut sebenarnya bukan penutupan jalan atau portalisasi, melainkan *screening*.

“Dulu, UGM itu jadi jalan pintas oleh masyarakat umum untuk menghindari kemacetan,” jelas Arifah. Kebijakan *screening* ini, ungkapnya, diharapkan dapat mengurangi kecelakaan, pencurian, dan polusi udara.

Lebih lanjut Arifah mengatakan bahwa Jalan Olahraga merupakan jalan lingkungan kampus, bukan jalan umum. “Sehingga, sebenarnya, masyarakat umum jalannya bukan lewat situ (Jalan Olahraga),” jelas Arifah. “Dengan adanya kebijakan

screening ini, masyarakat umum tetap boleh lewat tapi ada batasan,” imbuhnya. Pembatasan itu dilakukan dengan pemberlakuan karcis kuning. Pengendara masyarakat umum yang ingin melewati Jalan Olahraga akan dicatat nomor kendaraannya di selebar karcis berwarna kuning oleh petugas Satuan Keamanan dan Keselamatan Kampus (SKKK).

“

Transportasi massal pun berangsur-angsur mulai kehilangan daya tarik bagi masyarakat

“Larangan transportasi massal di lingkungan kampus UGM ini diterapkan karena transportasi massal itu banyak menimbulkan polusi udara. Hal ini dikarenakan kebanyakan yang digunakan adalah bus-bus tua. Selain itu juga

agar yang melewati jalan Olahraga hanya *civitas academica* UGM saja sesuai dengan aturan baru yang saat ini diberlakukan UGM,” ungkap Indi Pardian salah satu petugas SKKK UGM saat ditemui oleh BPPM MAHKAMAH Senin (03/04).

Keberadaan transportasi massal di lingkungan Kampus UGM juga disinyalir kurang efektif dalam

menunjang kebutuhan transportasi bagi *civitas academica* UGM. "Mahasiswa sekarang sudah banyak yang memiliki kendaraan pribadi, sehingga ada tidaknya transportasi massal itu tidak mempunyai dampak signifikan," ungkap Alya mahasiswa FH UGM angkatan 2015 (30/04). "Mahasiswa sekarang kebanyakan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi atau transportasi *online* dibanding menggunakan transportasi massal karena lebih efisien waktu juga," tambah Alya.

Persentase mahasiswa yang semakin tahun semakin meningkat ternyata berbanding lurus dengan peningkatan jumlah persentase kendaraan bermotor. Sebab, untuk menempuh studi di Yogyakarta, banyak mahasiswa membawa kendaraan bermotor dari daerah asalnya maupun membeli langsung di Yogyakarta karena tidak ada transportasi massal yang dapat menunjang kegiatan mahasiswa.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2016, saat ini kendaraan roda dua mendominasi dengan jumlah 1,9 juta. Jumlah itu tumbuh 7,9 persen per tahun.

Setiap bulan terdapat tujuh ribu sepeda motor yang masuk ke Yogyakarta. Hal ini sesuai dengan data Polda DIY 28 September 2016, ada 84.312 kendaraan bermotor baru di Yogyakarta. Kondisi tersebut berjalan beriringan dengan masuknya tahun ajaran baru di berbagai perguruan tinggi di Yogyakarta.

Pendapat lain diungkapkan oleh Saumia, mahasiswi S2 Fakultas Ilmu Budaya UGM. Ia mengungkapkan bahwa keberadaan transportasi massal di lingkungan kampus itu penting bagi mahasiswa, karena untuk menunjang mobilitas mahasiswa. Mia mengatakan bahwa transportasi massal itu sangat dibutuhkan utamanya untuk mahasiswa perantauan seperti dirinya yang tidak membawa kendaraan pribadi dan biasa berjalan kaki ke kampus karena memang jarak kos yang berada di Karangmalang, dekat dengan kampusnya. Ia mengatakan bahwa akibat dari ketiadaan transportasi massal di lingkungan kampus itu adalah mahasiswa harus berjalan kaki jauh untuk sampai ke kampus. Dampak lainnya yaitu banyak mahasiswa yang menggunakan kendaraan pribadi meskipun hanya bepergian di sekitar kampus seperti

ke perpustakaan pusat atau ke fakultas lain. Akibatnya, timbul kemacetan di jalan lingkungan kampus.

Mia memberikan contoh mengenai pengembangan transportasi massal yang telah sukses dikembangkan di Universitas Indonesia (UI) dan Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya (ITS). "Saya berharap UGM bisa meniru UI dan ITS yang telah mengembangkan transportasi massal berupa bus kampus, karena jika nanti ada bus kampus diharapkan bisa menunjang mobilitas mahasiswa di sekitar kampus," katanya. Tidak hanya itu, ia juga berharap rute bus kampus itu tidak hanya melewati lingkup Kampus UGM saja, tetapi diperluas lagi. Misalnya, rute di daerah sekitar kos-kos mahasiswa seperti Jalan Kaliurang, Klebengan, dan Karangmalang.

Harapan senada diungkapkan oleh Tria, mahasiswi Fakultas Psikologi UGM angkatan 2016. Menurutny, bus kampus sebaiknya dilengkapi dengan fasilitas yang memadai, sehingga dapat menarik minat mahasiswa maupun *civitas academica* UGM lain untuk naik bus kampus. "Mungkin bisa dilengkapi

dengan jaringan *wifi*. Sebaiknya armada bus yang digunakan adalah yang bus baru, bukan bus-bus tua yang nanti justru mengakibatkan polusi udara dan polusi suara," ujar Tria (18/4).

Terkait dengan pelarangan akses transportasi massal, petugas SKKK lain, Anang Hermanto, mengungkapkan bahwa pada dasarnya jika dari petugas SKKK sendiri tidak menemui kendala berarti. Transportasi massal yang dulu beroperasi di jalan lingkungan kampus yakni bus Koperasi Angkutan Kota (Kopata). "Bus-bus Kopata itu biasanya hanya melintas di jalan lingkungan kampus UGM saja, tidak kemudian berhenti untuk parkir," kata Anang.

Dampak nyata yang terjadi adalah di pagi hari petugas SKKK kini disibukkan dengan pengaturan lalu lintas di sekitar kampus. Karena transportasi massal dilarang melewati kampus, semakin banyak mahasiswa yang menggunakan kendaraan pribadi. Hal ini berimbas pada arus lalu lintas yang menjadi sedikit macet.

"Tugas kami disini dititik beratkan untuk mengurus masalah par-

kir di kantong parkir kampus dan keamanan di sekitar lingkungan kampus, maka kalau bus seperti Kopata yang hanya sekedar melintas saja tidak masalah bagi kami, kami cukup mengawasi saja. Dampak yang sedikit banyak kami rasakan saat ini adalah ruwetnya lalu lintas di jalanan kampus pada pagi hari,” jelas Anang.

Menurut Anang, adanya pelarangan transportasi massal di lingkungan kampus UGM ini juga membuat mahasiswa pengguna transportasi massal menjadi malas. Otomatis, pelarangan ini menyebabkan mereka harus membawa kendaraan pribadi. Sedangkan, saat ini kantong parkir penuh dan tidak bisa menampung seluruh kendaraan mahasiswa. Begitu juga yang terjadi di tempat parkir yang disediakan di beberapa fakultas. Sehingga, mahasiswa harus mencari kantong parkir yang jauh, misalnya di perpustakaan pusat UGM. Menurut Anang, hal itu mengakibatkan banyak mahasiswa yang terlambat.

Dampak lain yang ia lihat adalah semakin banyak saat ini mahasiswa yang menggunakan kendaraan pribadi sehingga jalan sekitar kampus

(Jalan Olahraga) menjadi macet di pagi hari. Meskipun berdasarkan pengamatannya tidak ada peningkatan volume kendaraan pribadi secara signifikan dengan diberlakukannya aturan ini. “Karena pengguna transportasi massal itu sedikit, jadi, tidak ada peningkatan volume kendaraan pribadi yang berarti karena larangan penggunaan transportasi massal ini,” jelasnya.

Anang menambahkan, bahwa kedepannya, ia sangat mendukung jika di UGM akan dikembangkan transportasi massal di lingkungan kampus. Bus kampus, misalnya. Hal ini, kata Anang, bertujuan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di sekitar kampus. “Mahasiswa yang memarkir kendaraan di kantong parkir itu tidak perlu berjalan kaki ke kampus, sehingga bisa efisien waktu,” tambah Anang. Menurutnya, dengan adanya pengadaan bus kampus ini mahasiswa akan lebih terbiasa menggunakan kendaraan umum, sehingga penggunaan kendaraan pribadi akan berkurang dan polusi udara maupun polusi suara juga berkurang. **(Fatimah Az-Zahrah, Aufar, Parasurama)**

A photograph of a student wearing a black helmet and a blue and white plaid shirt, sitting on a black Honda motorcycle. The student is using a blue access card to interact with a red barrier system at a campus entrance. In the background, there are many parked motorcycles and trees. The license plate of the motorcycle is 15 ZY 10-21.

Transportasi Kampus, *Perlukah?*

Perlunya kebutuhan manusia akan akses ke suatu tempat tentunya menuntut manusia untuk menggunakan sarana transportasi. Transportasi digunakan oleh semua kalangan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari, tak terkecuali mahasiswa.



Maka dari itu, untuk menampung penggunaan transportasi khususnya transportasi pribadi mahasiswa, Universitas Gadjah Mada (UGM) telah menyediakan kantong parkir di berbagai titik. Contohnya, parkir lembah atau lebih dikenal dengan *foodpark*, kantong parkir Pusat Jajanan Lembah (Pujale), kantong parkir Agro dan lain sebagainya. Penyediaan lahan parkir juga tidak hanya ada di kantong parkir saja, hampir setiap fakultas mempunyai lahan parkirnya sendiri.

Pengguna kantong parkir pun bukan hanya mahasiswa, tetapi juga masyarakat umum dan tenaga pengajar kampus. Maka seringkali, lahan parkir tersebut menjadi penuh dan tidak mampu menampung kendaraan lagi, walaupun lahan yang disediakan sudah cukup luas. "Pastinya kurang tau, tetapi panjangnya kira-kira 50 m dan lebarnya 20 m (luas 1000 m²)," ucap Rizal selaku SKKK yang bertugas di *foodpark* kepada **BPPM MAHKAMA** (31/5) mengenai luas lahan parkir *foodpark*.

Kendati demikian, walaupun luas lahan tersebut sudah cukup luas, seringkali tidak dapat menam-

pung semua kendaraan, khususnya sepeda motor. Rizal yang telah bekerja menjadi SKKK sejak tahun 2013 mengatakan bahwa berbagai kendala mengenai lahan parkir telah dia alami. Contohnya saat wisuda, atau jika ada *event* maupun dalam Masa Orientasi Mahasiswa. Pertambahan kendaraan dari tahun ke tahun sangat dirasakan oleh Rizal khususnya pada saat masa orientasi. “Kelihatan *banget*, soalnya kita *kan ngasih* target dan harus dioptimalkan saat masa orientasi, tapi jika masa orientasi sudah berjalan maka *udah terserahlah*,” kata Rizal. Kapasitas kendaraan yang bisa ditampung juga tergantung dari kondisi fisik SKKK yang menjaga tempat tersebut. “Ketika sedang fit, bisa 1500-an motor/hari. Namun jika sedang capek, 800-an motor/hari,” ujar Rizal.

Lain halnya dengan di *foodpark*, SKKK yang bertugas di Pujale mengatakan bahwa parkir Pujale sehari bisa menampung sekitar 2000 kendaraan bermotor. “Jadi disini

banyak yang gak *standby*, biasanya yang parkir disini *kan* filsafat, ilmu budaya, ekonomi, psikologi, dan kadang-kadang hukum,” Ujar Ismanto kepada **BPPM MAHKAMAH** (31/5). Jumlah tersebut kadang tidak pasti, karena pihak keamanan Pujale memberlakukan sistem buka tutup jika sudah dirasa penuh. Hal inilah yang membuat Ismanto merasa tugas SKKK di Pujale yang paling berat, karena banyak kendaraan keluar masuk dan selalu penuh.

Ismanto juga merasakan pertambahan volume kendaraan di area kampus UGM, perbandingan dengan tahun kemarin saja sudah cukup signifikan. “Kalo dulu, mobil *aja* bisa masuk sini dan kadang disini banyak

yang parkir mobil karena dulu *engga* se penuh ini,” Ungkap Iswanto. Iswanto juga menambahkan bahwa penyebab jumlah kendaraan yang parkir tahun kemarin tidak terlalu penuh karena setiap fakultas masih mempunyai lahan parkir masing-masing. Menurut Iswanto, pertambahan tersebut sangat dipengaruhi oleh mahasiswa baru.

“

Sebagian mahasiswa masih lebih nyaman dengan mobilnya atau sebagian masih lebih nyaman dengan motornya

Dr. Nourhadi Rahardja M, SE

Kepala Pusat Keamanan Keselamatan Kesehatan Kerja dan Lingkungan (PK4L)

Baik Iswanto maupun Rizal merasa bahwa transportasi umum dibutuhkan keberadaannya di kampus UGM. “Ya *malah* bagus kalau ada transportasi massal *gitu*, *soalnya* nanti di kantong parkir agak jauh dan kalo jalan ada yang malas,” kata Rizal. Sedangkan, Iswanto berpendapat bahwa akan lebih efisien menggunakan transportasi umum daripada mahasiswa menggunakan transportasi sendiri ke kampus. “Kan lebih baik pakai bus kampus yang bakal mempermudah transportasi untuk masuk ke area UGM,” tutur Iswanto.

Sama halnya dengan Ismanto dan Rizal, menurut Dr. Nourhadi Rahardja M, SE selaku Kepala Pusat Keamanan Keselamatan Kesehatan Kerja dan Lingkungan (PK4L), momen mahasiswa baru memberi sumbangan pertambahan jumlah kendaraan bermotor yang relatif tinggi. “Penambahan kendaraan bermotor terutama mobil di kampus kita ini sangat luar biasa. Sangat kesulitan untuk mengatur karena *space*-nya tetap atau bahkan berkurang,” ujar Nourhadi kepada **BPPM MAHKAMAH** (6/4) tentang kondisi lahan parkir di UGM. Untuk masalah penegakkan peraturan mahasiswa baru membawa mobil

ke UGM, Nourhadi mengaku sangat kesulitan. Banyak protes dari mahasiswa terutama mereka yang menggunakan mobil ke kampus.

Untuk pengadaan transportasi massal di UGM, Nourhadi sangat setuju. Beliau mengatakan bahwa transportasi massal bisa menjadi solusi akan banyaknya motor maupun mobil. Beliau menyebutkan bahwa telah ada kerja sama antar direktorat untuk pengadaan transportasi umum. Transportasi (bus khusus) ini nantinya akan bekerja sama dengan Transjogja dan memiliki rute yang langsung ke UGM. Namun, hal ini belum dapat terlaksana dikarenakan program pertama yang dilakukan tidak disambut baik oleh mahasiswa. Program ini adalah Kartu Tanda Mahasiswa (KTM) yang bisa diisi dengan uang senilai Rp100.000,00 dan bisa digunakan untuk menggunakan Transjogja selama satu bulan. Program ini ternyata tidak disambut dan dimanfaatkan secara maksimal oleh mahasiswa. Menurut Nourhadi, memang jalur dari Transjogja serta armada yang belum memenuhi mungkin menjadi penghambat. Namun, menurut

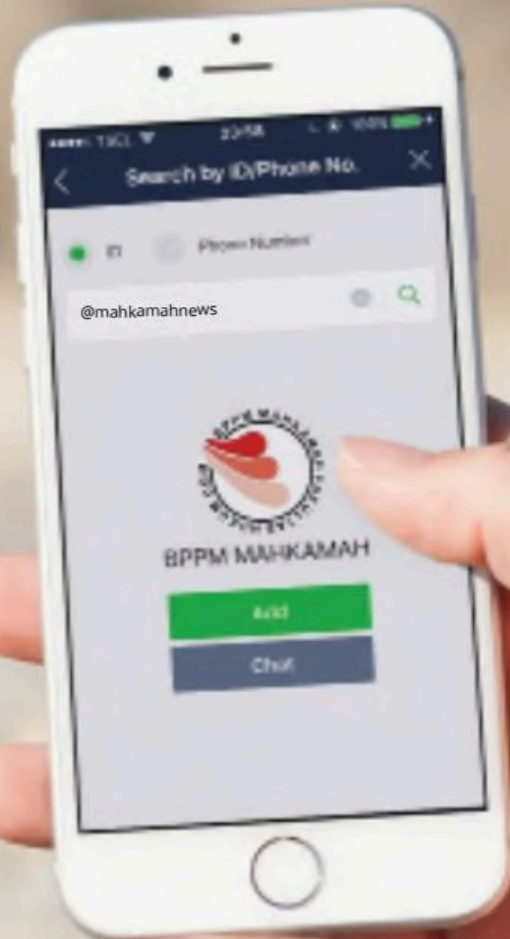
kepala PK4L ini, mahasiswa sendiri juga belum siap untuk transportasi massal. "Sebagian mahasiswa masih lebih nyaman dengan mobilnya atau sebagian masih lebih nyaman dengan motornya," ujar Nourhadi.

Adapun pernyataan terakhir dari Nourhadi tersebut bisa dibilang benar adanya. Doni Laksita, salah satu mahasiswa FH UGM 2016 lebih memilih menggunakan motor ke kampus, karena ia memiliki mobilitas tinggi sebagai mahasiswa. Walaupun nantinya ada transportasi umum yang terintegrasi dengan baik oleh UGM, mahasiswa asli Yogyakarta ini tetap lebih memilih untuk menggunakan motor. Doni mengatakan bahwa transportasi massal mobilitasnya relatif terbatas dan pasti tetap ada tempat yang tidak bisa dijangkau.

Lain halnya dengan Difa Arrahman, mahasiswa FH UGM 2016. Mahasiswa berkacamata ini mengungkapkan bahwa tidak menjadi suatu masalah baginya untuk menggunakan transportasi umum ke kampus jika transportasi

tersebut memenuhi standar baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Namun untuk saat ini, ia mengaku lebih memilih menggunakan motor pribadi dibanding transportasi umum. Menurutnya, motor adalah transportasi yang paling cocok untuknya saat ini. Mahasiswa yang berasal dari Jakarta ini mengatakan bahwa armada Transjogja kecil dan tidak bagus, rute yang terlalu mengambang serta ugal-ugalan membuat dia enggan untuk memilih Transjogja sebagai transportasi sehari-hari. Namun, apabila nantinya Transjogja memiliki kualitas yang sama dengan Transjakarta dan terintegrasi dengan baik serta dapat dijangkau dengan mudah oleh civitas akademika UGM, maka dia akan lebih memilih menggunakan transportasi massal. "Capek bawa motor tiap hari ke kampus, jarak rumah ke kampus jauh kurang lebih 18,6 km, kalo ada Transjogja dan Bus di UGM *kan enak*. Tapi dengan catatan *yah*, standarnya mendekati Transjakarta," ujar Difa. **(Rizaldy Ari, Evasolina Lubis, William Bahari)**

KAMI HADIR LEBIH DEKAT



Kini BPPM MAHKAMAH FH UGM hadir di LINE!

Add official account kami untuk
mendapat update mengenai produk terbaru MAHKAMAH di line kalian, ya!



MAHKAMAHNEWS.ORG



@MAHKAMAHNEWS



BPPM MAHKAMAH





Transportasi Massal Kampus?

Sebagai salah satu kampus terbesar di Indonesia, Universitas Gadjah Mada (UGM) telah mengalami berbagai tantangan dari kemajuan zaman yang semakin berkembang.

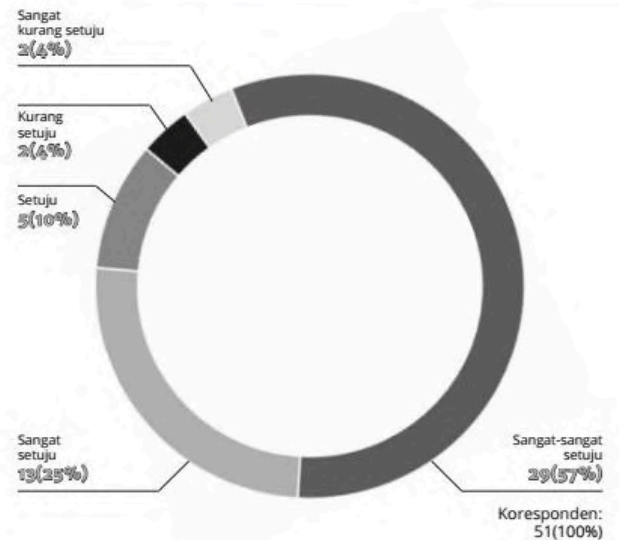
Tentunya, perubahan tersebut mengakibatkan UGM untuk terus berbenah diri dengan menyesuaikan kondisi saat ini, seperti pembangunan gedung-gedung perkuliahan baru sampai wacana mengenai kampus *educopolis*.

Kampus *educopolis* sendiri memiliki 3 tujuan (*green, secure, and safe campus*). Upaya ini dilakukan melalui beberapa program, Salah satunya pengembangan sistem transportasi kampus. Hal ini bertujuan untuk memudahkan mobilisasi mahasiswa dalam menjalankan

aktivitas sehari-hari di kampus. Untuk saat ini, UGM telah menjalankan program pengadaan sepeda kampus yang tersebar di beberapa lokasi. Namun, apakah sepeda kampus saja sudah cukup? Mengingat bahwa setiap tahunnya, UGM menerima mahasiswa baru yang jumlahnya ribuan orang dan tentu akan berbanding lurus dengan penggunaan kendaraan pribadi di lingkungan kampus. Maka dari itu, diperlukan sebuah terobosan baru untuk menanggulangi permasalahan tersebut, karena jumlah penggunaan kendaraan pribadi semakin meningkat.

Menurut Anda seberapa pentingnya kehadiran transportasi masal di lingkungan UGM?

57% responden sangat setuju terkait dengan kehadiran transportasi massal, kemudian sebanyak 25% Sangat setuju 10% setuju. Sebanyak 4% dan kurang setuju dan 4% sangat kurang setuju



Pelbagai macam Tanggapan

Dengan hadirnya transportasi massal kampus ini mahasiswa berpendapat:



Mengurangi kepadatan lalu lintas



Menampung banyak orang sekaligus



Harus ada kesadaran diri mahasiswa



Ancaman bagi eksistensi sepeda kampus



Memakan biaya yang tidak sedikit

“

Tujuan utama dari transportasi massal ini bukan untuk mencari keuntungan, melainkan perubahan mindset.

Bukan Profit Oriented

Memang kita tahu bahwa tujuan utama dari transportasi massal ini bukan untuk mencari keuntungan, melainkan perubahan *mindset*. Untuk mewujudkan hal tersebut, tentu perlu ditunjang dengan fasilitas-fasilitas lain yang memadai, seperti akses jalan dan tempat transit. Karenanya, diperlukan waktu yang cukup lama untuk merealisasikannya.



Selain beberapa permasalahan seperti yang disebutkan dihalaman sebelumnya, masih ada persoalan lain lagi yang mungkin dapat menjadi permasalahan baru pada kemudian hari, yaitu tentang **eksistensi sepeda kampus**.

Ya, sebagaimana kita ketahui saat ini, UGM melabeli dirinya sebagai kampus kerakyatan. Kampus kerakyatan telah menyediakan transportasi ramah lingkungan dan merakyat bagi setiap mahasiswanya berupa sepeda kampus. Namun, apakah dampaknya nanti bila kampus juga menghadirkan transportasi massal yang notabene mampu menarik banyak orang sekaligus?

Dari hasil riset yang kami peroleh, beberapa responden menyatakan bahwa adanya transportasi massal kampus merupakan ancaman bagi sepeda kampus sendiri.

Sumber gambar: <https://www.ugm.ac.id/id/info/664-layanan.sepeda.kampus>



Diketahui bahwa **penggunaan sepeda kampus tidak sesuai dengan harapan**, karena hanya sedikit *civitas* yang menggunakannya untuk kegiatan sehari-hari di kampus. Bila transportasi massal terwujud, dikhawatirkan keberadaan sepeda kampus akan semakin tergerus dan akhirnya ditinggalkan.



Kendala lain yang dihadapi oleh sepeda kampus yaitu **kurangnya perawatan terhadap tiap-tiap unit** dan juga **durasi waktu penyewaannya kurang**. Hal tersebut dijadikan alasan para mahasiswa kurang tertarik untuk menggunakannya. Sehingga, perlu dilakukan regulasi ulang terkait kebijakan terhadap sepeda kampus ini, agar dapat mengakomodasi kebutuhan mahasiswanya.



Di lain pihak, ada yang berpendapat bahwa ini merupakan hal yang bagus, **dimana sepeda kampus dapat bersinergi dengan transportasi massal untuk menjadi lebih baik lagi kedepannya**. Transportasi massal yang jangkauannya terbatas dapat terbantu dengan kehadiran dan fleksibilitas sepeda kampus. Pendapat inilah yang menjadi harapan transportasi massal agar benar-benar terwujud.

PARAMETER

Terwujudnya transportasi massal dibutuhkan seluruh lapisan elemen di universitas. Kita dapat mengambil contoh dari sepeda kampus. Pertama ialah mahasiswa, mahasiswa lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi daripada sepeda kampus. Kedua, para pemegang kekuasaan di universitas. Pemegang kekuasaan di universitas haruslah melakukan langkah nyata untuk membuat suatu pembaharuan segar dan pemolesan ulang sepeda kampus agar lebih diminati oleh *civitas*. Langkah ini perlu dilaksanakan apabila sistem integrasi transportasi massal dengan sepeda kampus akan digulirkan. Upaya-upaya persuasi harus dilakukan agar mahasiswa yang tadinya belum mengetahui mengenai sepeda kampus menjadi lebih tahu dan tertarik untuk memakainya. Jangan sampai apa yang telah kita miliki selama ini, tersingkirkan oleh ide yang baru.



Transportasi massal pelbagai kampus
(1) UI, (2) UNAIR, (3) IPB, (4) ITB

Pengetahuan responden akan keberadaan transportasi massal di universitas ataupun institusi pendidikan lain.

Hasil data menunjukkan, banyak responden mengetahui keberadaan transportasi massal di kampus. Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan transportasi massal memang dibutuhkan di kampus-kampus tersebut. Ini juga merupakan salah satu bentuk tanggung jawab dari universitas kepada *civitas*-nya dengan memberikan fasilitas penunjang pendidikan terbaik agar memudahkan akses sehari-hari.

Harapan

Jika transportasi massal akan diwujudkan, maka transportasi massal haruslah sesuai kriteria yang sesuai standar. Ide ini haruslah dirancang dan dimanajemen sebaik mungkin.



Desainnya
bagus



Mempermudah
mobilitas



Aman &
nyaman



Memang tidak mudah untuk memenuhinya, tetapi bila hal ini terwujud, maka tentu peminatnya sangatlah banyak.

Wajib tidaknya transportasi massal ini

31  31 responden, menyatakan bahwa alangkah baiknya bila penggunaan transportasi massal di kampus itu diwajibkan.

Berbeda dengan 24 orang lainnya yang beranggapan transportasi massal bukanlah kewajiban. Mereka berpendapat bahwa lebih baik jika dipertimbangkan terlebih dahulu, karena proyek-proyek seperti ini rawan terjadi *mark up* anggaran yang tidak sesuai dengan keperluan.

24 

24 

sedangkan sisanya, yaitu 24 menyatakan keberatannya terhadap hal ini. Ada berbagai macam pendapat dari keduanya. Dari pihak yang setuju terhadap pendapat ini, mereka memiliki pemikiran ke arah yang realistis. Agar mengurangi kemacetan, mendukung kampus *educopolis, go green* maupun kesadaran terhadap diri sendiri. Hal ini dikarenakan bahwa penggunaan kendaraan pribadi saat ini telah melampaui batas normal yang mana akibatnya nanti akan dirasakan oleh seluruh orang.

Kesimpulan

Dengan adanya riset mengenai urgensi transportasi massal ini, diharapkan bahwa kedepannya UGM bisa lebih baik lagi dari sebelumnya. Juga harapan-harapan dari seluruh warga kampus terkait peningkatan mutu, sarana prasarana, dan kemudahan akses transportasi di lingkungan sekitar. Diharapkan program pengadaaan transportasi massal ini akan membawa perubahan dan tetap menjunjung tinggi nilai-nilai ke-UGM-an sebagai representasi kam-

pus kerakyatan tetap melekat dan tidak memudar. Kita pun sebagai mahasiswa juga ikut berpartisipasi dalam mengawal kebijakan ini.

Pada akhirnya, semua harapan dan impian adalah milik kita, kita perlu memperjuangkan apa yang dianggap baik dan tidak untuk kampus ini. Bukan sekedar hanya menjadi penonton saja. Perubahan terjadi karena kita yang bergerak.
(Rully Ariani, Anugerah Nanda, Hans Thioso)

Wacana Perubahan Bentuk Pelaporan Nilai

Pada awal tahun 2017 lalu, terdapat isu perubahan bentuk pelaporan penilaian dikalangan mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada (FH UGM). Bentuk penilaian FH yang terbagi dalam 4 golongan (A,B,C,dan D) rencananya akan diubah menjadi 14 golongan (A, A-, A/B, B+, B, B-, B/C, C+, C, C-, C/D, D+, D, dan E).



Wacana ini tersebar dalam bentuk *soft file* Surat Edaran Rektor yang dibagikan melalui media sosial. Surat Edaran Rektor akan mulai berlaku pada semester gasal tahun akademik 2016/2017. Surat tersebut memutuskan dan menetapkan bahwa pelaporan penilaian hasil belajar bagi mahasiswa di lingkungan UGM dengan pembagian sebagai berikut: A setara dengan 4,0 (empat koma nol), A- setara dengan 3,75 (tiga koma tujuh lima), A/B setara dengan 3,5 (tiga koma lima), B+ setara dengan 3,25 (tiga koma dua lima), B setara dengan 3,00 (tiga koma nol), B- setara dengan 2,75 (dua koma tujuh lima), B/C setara dengan 2,5 (dua koma lima), C+ setara dengan 2,25 (dua koma dua lima), C setara dengan 2,0 (dua koma nol), C- setara dengan 1,75 (satu koma tujuh lima), C/D setara dengan 1,5 (satu koma lima), D+ setara dengan 1,25 (satu koma dua lima), D setara dengan 1 (satu), dan E setara dengan 0 (nol).

Hal tersebut senada dengan Pasal 24 Ayat 1 dan 2 Peraturan Menteri Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2015 Tentang

Standar Nasional Pendidikan Tinggi. Dalam pasal 1 dijelaskan bahwa pelaporan penilaian dinyatakan dalam kisaran: huruf A setara dengan angka 4 (empat) berkategori sangat baik; huruf B setara dengan angka 3 (tiga) berkategori baik; huruf C setara dengan angka 2 (dua) berkategori cukup; huruf D setara dengan angka 1 (satu) berkategori kurang; atau huruf E setara dengan angka 0 (nol) berkategori sangat kurang.

Sedangkan, pasal 2 menyebutkan bahwa perguruan tinggi dapat menggunakan huruf antara dan angka antara untuk nilai pada kisaran 0 (nol) sampai 4 (empat). Sehingga, universitas dapat menentukan sendiri bentuk pelaporan penilaian yang ingin digunakan.

Prof. Dr. Ari Hernawan, S.H., M.Hum. selaku Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kemahasiswaan membenarkan adanya wacana tersebut. Namun, surat edaran ini bukanlah suatu keharusan bagi FH UGM untuk merubah bentuk pel-

aporan penilaian, melainkan hanya pemberitahuan rentang nilai jika FH ingin merubahnya.

"Hal ini sudah kami bicarakan di Senat dan Rapim (Rapat Pimpinan)," tuturnya. Ia menjelaskan bahwa setiap kebijakan harus melalui rapat senat dan rapat pimpinan terlebih dahulu. Tugasnya sebagai Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kemahasiswaan ialah men-

gomunikasikan kepada para dosen terkait kebijakan tersebut. Dalam pembahasan itu, ada beberapa dosen yang kurang setuju. Hal ini lebih dikarenakan pada masalah teknis seperti penerapan pada mahasiswa yang mengulang

mata kuliah dan pembagian poin penilaian pada sistem *team teaching*. Berdasarkan rapat tersebut, FH UGM belum mengambil sikap untuk menerapkan bentuk penilaian baru.

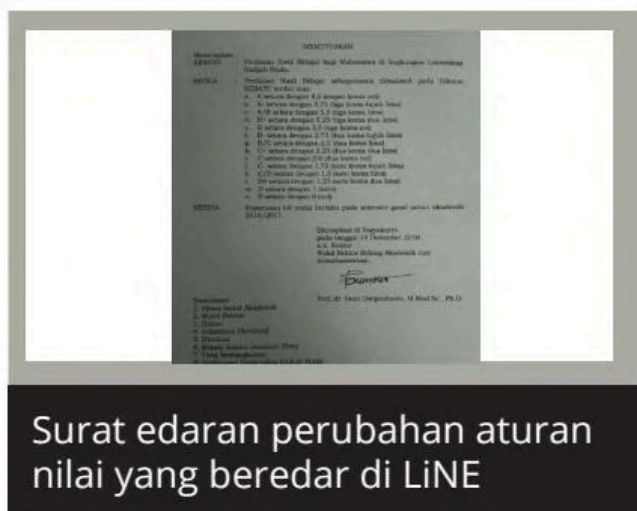
Terkait rencana kedepannya, FH belum berfokus pada pembahasan ini, sehingga belum ada

“

bentuk penilaian ini belum dapat dilaksanakan karena belum ada payung hukum berupa Surat Keputusan (SK) Dekan

Dr. Djoko Sukisno, S.H., C.N

Sekretaris Senat
Fakultas Hukum UGM



kepastian waktu untuk menerapkannya. Namun, menurut Prof. Dr. Ari Hernawan, S.H., M.Hum, bentuk pelaporan penilaian ini sangat mungkin untuk diterapkan karena faktanya banyak fakultas sosio-humaniora sudah menerapkannya. Ia pun lebih setuju terhadap bentuk pelaporan penilaian yang baru karena dapat lebih menguntungkan mahasiswa yang nilainya tanggung.

Dr. Djoko Sukisno, S.H., C.N, Sekretaris Senat FH UGM, mengungkapkan bahwa bentuk penilaian ini belum dapat dilaksanakan karena belum ada payung hukum berupa Surat Keputusan (SK) Dekan. Jika rancangan SK tersebut telah dibuat, maka Senat FH UGM akan mengadakan rapat untuk memberikan persetujuan. Saat ini, rancangan SK tersebut belum ada, sehingga bentuk penilaian baru belum dapat dilaksanakan.

Ia juga berpendapat bahwa bentuk penilaian baru tersebut sudah saatnya untuk diterapkan, karena banyak fakultas lain telah lama memberlakukannya. Selain itu, ia menilai bahwa sistem ini tentunya akan lebih menguntungkan nilai mahasiswa.

Citra Astari dan Maulina, mahasiswa FH UGM angkatan 2015, juga berharap fakultas bisa segera menerapkan bentuk pelaporan penilaian baru. Menurut mereka, bentuk baru ini akan lebih menguntungkan dan memperjelas nilai mahasiswa yang selama ini memiliki rentang terlalu jauh. "Jadi kita lebih tahu nilai B yang kita dapat itu B kurus atau B gemuk. *Kan* kalau sudah diterapkan jadinya nilai kita gak bulat 3,00 tapi bisa jadi 3,25 atau 3,5," jelas Maulina. Selain permasalahan rentang nilai, Citra dan Maulina juga berharap sistem pengajaran dan ujian di FH UGM bisa lebih baik lagi. Menurut Citra, selain pembaruan bentuk penilaian, fakultas juga harus memfokuskan diri pada kualitas dan cara pengajaran dosen di kelas, sehingga mahasiswa tidak hanya bagus nilainya, namun juga bagus ilmunya. **(Fitri Isni Ridha/Bruri Joshua)**

Revisi UU KPK

Tinjauan Historis, Sosiologis dan Filsafati

Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI) saat ini sedang membahas revisi Undang-Undang 30 tahun 2002 tentang Komisi Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (UU KPK).

Menurut penuturan dari K. Johnson Rajagukguk, salah seorang anggota Badan Keahlian DPR RI, sejauh ini telah ada 3 kali wacana revisi UU KPK. Pertama pada tahun 2011, lalu bergema lagi pada tahun 2015 dan terakhir pada tahun 2017 ini.¹

Uniknya, ada kesamaan dalam timbul tenggelamnya wacana revisi UU KPK, yaitu selalu didahului kasus mega korupsi dengan tersangka Bapak Ibu kita di Senayan. Pertama, tahun 2011, revisi UU KPK pertama digulirkan dan masuk Proglam Legislasi Nasional saat maraknya pemberitaan korupsi pembangunan fasilitas atlet di Hambalang.

¹Disampaikan dalam acara “Seminar Nasional Menangkap Aspirasi Publik Mengenai Rencana Revisi Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2002 tentang Komisi Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi” Rabu 23 Maret 2017 di Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada.

Lalu, tahun 2015, revisi UU KPK kembali muncul ketika media massa ramai memberitakan kasus simulator Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan menyeret nama Budi Gunawan yang digadang-gadang menjadi Kapolri. Terakhir, tahun 2017, isu revisi UU KPK kembali berhembus kencang ketika Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) mengungkap mega korupsi 2,3 Triliun Rupiah dalam Kasus pengadaan e-KTP.



Tulisan ini tidak bertujuan untuk melakukan penolakan atas revisi UU KPK. Akan tetapi melihat secara logis apa saja yang perlu dibenahi demi pemberantasan korupsi sampai ke akar-akarnya.

Historis

Secara Historis, lembaga pemberantasan korupsi telah dibentuk sejak masa Orde Lama. Tepatnya sejak zaman Perdana Menteri (PM) Burhanuddin

Harahap yang menghendaki pembentukan Undang-Undang Antikorupsi, akan tetapi wacana ini tenggelam seiring dengan bubarnya kabinet Burhanuddin Harahap yang kehilangan dukungan dari partai di parlemen.²

Lalu, semangat pembentukan Undang-Undang Antikorupsi kembali dilanjutkan kabinet berikutnya yang dipimpin PM Ali Sastroamidjyo. Melalui Menteri

Kehakiman, Moeljatno, upaya tersebut kembali dilakukan, namun kembali menemukan jalan buntu.³

Akhirnya istilah korupsi muncul di Indonesia setelah dipelopori oleh KSAD Jenderal A.H. Nasution. Pada waktu itu, kondisi Indonesia sedang dalam keadaan perang dan darurat (SOB = *Staat van Oorlog en Beleg*). Dengan berlakunya Undang-Undang Keadaan Bahaya itulah, militer menjadi berwenang masuk pada persoalan sipil dan membuka kesempatan embrio UU Antikorupsi. Disinilah tonggak lahirnya UU Antikorupsi dan Lembaga Antirasuah.

"Power tends to corrupt, and absolute power corrupt absolutely" ungkapan dari Lord Acton ini pantas menggambarkan kondisi politik Indonesia. Komisi antikorupsi yang seyogyanya memberantas korupsi tanpa pandang bulu, malah digunakan sebagai alat politik untuk menyerang lawan politik dari pihak penguasa. Namun, setiap ada kepentingan pemerintah yang diendus oleh lembaga antikorupsi, seketika lembaga tersebut diperlemah, bahkan ada yang

²Denny Indrayana, 2016, "Jangan Bunuh KPK", Intrans Publishing, Malang, hal 14

³*Ibid*, hal 6

“dimatikan”. Kondisi seperti ini berlangsung di akhir Orde Lama dan dilanjutkan penguasaan pada zaman Orde Baru. berlarut-larut ini yang menciptakan praktik KKN menjadi langgeng di Indonesia.

Hingga akhirnya pada era Reformasi dengan semangat memberantas korupsi yang dilakukan rezim Orde Baru dan kroninya, dibuatlah dasar pijakan yang lebih konkrit dan kuat. Dalam Garis Besar Haluan Negara (GBHN) 1999-2004, disebutkan bahwa untuk mewujudkan visi bangsa Indonesia masa depan ditetapkan misi antara lain: Perwujudan aparatur negara yang berfungsi melayani masyarakat secara profesional, berdaya guna, produktif, transparan, bebas dari korupsi, kolusi, dan nepotisme; Bahwa perwujudan sistem hukum nasional, yang menjamin tegaknya supremasi hukum dan hak asasi manusia berlandaskan keadilan dan kebenaran.⁴

Lebih lanjut dengan dasar

⁴GBHN 199-2004, TAP MPR NO.IV/MPR/1999, lihat Bab III A angka 1 s/d 12 utamanya angka 3, dan 10 juga lebih lanjut Arah Kebijakan Bidang Hukum Bab IV angka 1,2,3 serta bidang Agama D. Angka 1 s/d 5. Ketentuan ini menunjukkan semangat reformasi untuk tegaknya hukum untuk membangun budaya bangsa yang mulia.

pemikiran bahwa praktek korupsi dapat merusak sendi-sendi kehidupan bermasyarakat dan berbangsa, maka diperlukan landasan hukum untuk mecegahnya, sehingga lahirlah kemudian UU No. 28 Tahun 1999 Tentang Penyelenggara Negara Yang Bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme; UU No. 31 Tahun 1999 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi atau biasa disebut UU Tipikor (yang di dalamnya mengamanatkan pembentukan Komisi Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi); Terakhir dibentuk Tim Gabungan untuk Penyidikan Tindak Pidana Korupsi berupa Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 19 Tahun 2000 tertanggal, 14 April 2000.⁵

Melalui UU Nomor 30 Tahun 2002 Tentang Komisi Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi, akhirnya berdirilah KPK sebagai amanat untuk membentuk komisi antikorupsi dari UU Tipikor.

Hingga tulisan ini dibuat, maka telah 14 tahun KPK berdiri di

⁵Abdul Ghofur Anshori, “Mengikis Budaya Korupsi Dalam Paradigma Masyarakat Madani (*Civil Society*) Di Negara Kita:Yogyakarta: Mimbar Hukum, 2000, hal. 15



Indonesia. Sebuah pencapaian bagi lembaga anti korupsi di Indonesia. Karena pada masa Orde Baru dan Orde Lama belum ada lembaga anti korupsi yang bisa bertahan lebih dari 7 tahun. Namun, bukan berarti tidak ada tantangan untuk KPK dalam menjalankan tugasnya. Tercatat sudah 8 kali UU KPK diuji di MK karena dianggap bertentangan dengan UUD '45.

Selain itu, sebuah survei yang dilakukan oleh sebuah lembaga independen mengungkapkan bahwa masyarakat memiliki nilai kepercayaan lebih terhadap KPK dibanding lembaga penegak hukum

yang sudah ada sebelum KPK. Hal ini akan dibahas pada bab berikutnya.

Sosiologis

Korupsi yang oleh sebagian ahli dikatakan telah menjadi bagian kebudayaan kita⁶ perlu dikikis dengan berbagai cara dan upaya. Menurut Anderson, salah satu mata rantai panjang penyebab krisis ekonomi dan politik Indonesia saat ini adalah karena pemerintah Orde Baru penuh dengan Korupsi, kolusi, dan nepotisme (KKN). Praktik KKN

⁶Bung Hatta dan Suhartini dalam Abdul Ghofur Anshori, "Mengikis Budaya Korupsi Dalam Paradigma Masyarakat Madani (*Civil Society*) Di Negara Kita: Yogyakarta: Mimbar Hukum, 2000, hal. 15

tidak hanya berlangsung secara insidental, tetapi telah menjelma menjadi jaringan kegiatan yang tidak mudah putus bahkan telah menjelma dalam bentuk yang terorganisir.

Virus-virus ini lah yang menular hingga masa Reformasi. Tercatat hingga tahun 2015, Indeks Persepsi Korupsi (IPK) Indonesia berada di urutan 88 dari 168 negara yang diukur. Posisi ini mengalami peningkatan dari tahun 2014, namun masih dibawah rata-rata negara ASEAN.⁷

Berkaca dari hal ini, apabila pemerintah serius untuk memberantas korupsi, maka sewajarnya dibentuk instrumen hukum yang harmonis untuk mendukung program pemberantasan korupsi. Akan tetapi, sampai saat ini belum ada upaya yang nyata untuk menguatkan kelembagaan KPK, misalnya merealisasikan pembentukan KPK di daerah-daerah yang menjadi opsi dari undang-undang KPK sendiri melalui penambahan anggaran yang signifikan.⁸

⁷ <http://www.ti.or.id/index.php/publication/category/research> diakses 31 Maret 2017 pukul 22.20 WIB

⁸ *Vide* Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang

Namun yang terjadi justru sebaliknya, “serangan balik” pelemahan KPK oleh orang-orang yang tidak suka dengan kinerja KPK. Isu revisi yang substansinya pelemahan KPK dan kriminalisasi bagi pimpinan dan pegawai KPK tidak jarang berhembus untuk menghambat laju KPK. Sehingga, kinerja dari KPK sendiri menjadi kurang optimal. Akan tetapi, tetap patut diapresiasi bahwa KPK bisa konsisten menjalankan tugasnya memberantas korupsi. Hingga tercatat, kasus yang ditangani KPK 100% berakhir di bui.

Tercatat dalam laporan yang diterbitkan oleh KPK pada kurun waktu 2010 hingga 2014, KPK telah menyelamatkan keuangan negara sejumlah 230 Triliyun Rupiah.⁹ Imbasnya, indeks kepercayaan kepada KPK pun meningkat, mengungguli institusi penegak hukum lain. Survei Indo Barometer mencatat, tingkat kepercayaan publik terhadap Kepolisian RI hanya mencapai 56,6 persen. Sisanya sebesar 34,5 persen mengaku tidak

Nomor 30 tahun 2002 tentang Komisi Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi

⁹ <https://acch.kpk.go.id/id/perpustakaan/katalog-online/riset-publik/urgensi-membentuk-kpk-di-daerah> diakses 31 Maret 2017 pukul 22.40 WIB

percaya dengan kepolisian. Angka tidak jauh berbeda didapatkan oleh kejaksaan, hanya 53,5 persen yang mengaku puas dengan kinerja kejaksaan. Sisanya sebanyak 32,3 persen mengaku tidak percaya.

Dari semua lembaga, tingkat kepercayaan terhadap kepolisian dan kejaksaan ini hanya berada di atas DPR (44,5 persen) dan DPD (44,8 persen). Sebaliknya, Komisi Pemberantasan Korupsi adalah lembaga yang paling dipercaya oleh masyarakat.

Tingkat kepercayaan terhadap KPK hampir dua kali lipat tingkat kepercayaan terhadap kepolisian dan kejaksaan. Sebanyak 82 persen publik mengaku percaya dengan KPK. Hanya 11,2 persen yang mengaku tidak percaya dengan lembaga antirasuah itu.¹⁰

Dari data diatas, tentu bisa dinilai bahwa kinerja KPK sesuai dengan ekspektasi publik dan sudah sewajarnya mendapat dukungan dari pemerintah untuk memperkuat KPK.

¹⁰[http://nasional.kompas.com/read/2015/10/08/16343611/Survei.Kepercayaan.Publik.terhadap.Kepolisian.dan.Kejaksaan.Rendah](http://nasional.kompas.com/read/2015/10/08/16343611/Survei.Kepercayaan.Publik.terhadap.Kepolisian.dan.Kejaksaan.Rendah diakses 31 Maret 2017 pukul 22.48 WIB) diakses 31 Maret 2017 pukul 22.48 WIB

Filsafat

*"Corruption is an insidious plague that has a wide range of corrosive effects on societies. It undermines democracy and the rule of law, leads to violations of human rights, distorts markets, erodes the quality of life and allows organized crime, terrorism and other threats to human security to flourish."*¹¹ Ini adalah sepenggal dari sekian alasan pembentukan United Nation Convention against Corruption (UNCAC) yang diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 7 tahun 2006. Melalui definisi tersebut, apabila kita kembalikan kepada dasar negara yaitu Pancasila khususnya sila ke 2 akan ditemukan bahwa korupsi adalah penghambat dalam perwujudan "Kemanusiaan yang adil dan Beradab".

Hal ini didasari pada bentuk kejahatan korupsi termasuk *White Collar Crime* yang memiliki ciri-ciri terstruktur, sistematis, dan masif. Pola demikian cenderung berimbas kepada kerugian sistemik terhadap masyarakat dan kepentingan nasional. Jadi, selama penegakkan

¹¹*Vide* Koffi Annan dalam "United Nation Convention against Corruption" Foreword section

korupsi masih dihambat, maka Pancasila tidak akan bisa ditegakkan di Indonesia.

Sehingga, pemerintah lebih utama melakukan penguatan status kelembagaan KPK. Beberapa negara di dunia meletakkan komisi anti korupsinya di dalam konstitusi. Contoh Pasal 75 Konstitusi Thailand yang mencantumkan *National Counter Corruption Commision* sebagai bentuk legitimasi kuat berdirinya lembaga pemberantasan korupsi.¹²

Kesimpulan

Korupsi di Indonesia yang semakin merajalela memerlukan usaha ekstra untuk penegakannya. Oleh karena itu, KPK sebagai lembaga antirasuah harus senantiasa didukung dan dikuatkan dalam menjalankan tugas pokok dan fungsinya.

¹² Denny Indrayana, 2016, "Jangan Bunuh KPK", Intrans Publishing, Malang, hal 49

KPK jelas membutuhkan revisi, dan tentunya revisi yang dapat menguatkan peran pemberantasan Korupsi KPK bukan pembatasan penyadapan atau kewenangan SP3 yang cenderung dapat melemahkan KPK. UU KPK dan UU Tipikor perlu penguatan dan harmonisasi dengan UNCAC yang telah diratifikasi agar semangat penegakkan korupsi dapat selaras dan tercipta masyarakat yang adil dan beradab.

Akan tetapi, perlu diingat bahwa UU Tipikor, UU KPK, UNCAC itu hanya alat untuk mencapai Indonesia bebas korupsi, yang lebih utama adalah orang-orang yang mengemban amanah penegakkan hukum dan pembentuk regulasi. Seperti yang diucapkan Taverne "Beri aku hakim, jaksa, pengacara, dan polisi yang baik, maka dengan Undang-Undang yang amburadul pun akan kutegakkan keadilan di muka bumi". **(Fatih Al Rosyid/ Khoiruddin Tri A)**

Opini

Oleh : Abi Bhaskara
(Ketua Subdivisi Diskusi dan Riset, Divisi Penelitian & Pengembangan
BPPM MAHKAMAH FH UGM)

ANGKOT KERAKYATAN, SOLUSI TRANSPORTASI MASSAL UGM

Isu transportasi massal mewarnai Universitas Gadjah Mada (UGM) selama dua bulan terakhir. Isu ini muncul karena adanya kebijakan menutup portal di bagian timur UGM.

Pihak UGM menyatakan bahwa penutupan portal ini ditujukan untuk transportasi UGM yang lebih baik. Karena UGM dinilai terlalu terbuka untuk pihak luar UGM. Sedangkan, jumlah mahasiswa dan karyawan semakin bertambah tidak diikuti oleh penambahan fasilitas parkir.

Penulis melihat solusi terhadap transportasi yang diberikan UGM saat ini kurang memadai. Penulis menilai, UGM selama ini hanya memfasilitasi transportasi yang ditujukan untuk pribadi saja. Seperti sepeda kampus, yang memang ditujukan untuk umum tetapi pemakaiannya secara pribadi. Penambahan kantong parkir yang sudah sangat jelas memfasilitasi kendaraan bermotor dan sifatnya

tidak komunal.

Mahasiswa masa kini membutuhkan transportasi yang dapat diandalkan, efisien, dan murah. Inilah mengapa tidak cukup hanya berjalan kaki untuk memenuhi kebutuhan perpindahan. Kegiatan akademik dan non akademik yang cukup padat memerlukan pergerakan cepat. Hal ini yang tidak disediakan oleh UGM. Sepeda kampus hanya berada di sekitaran kampus, tidak menyasar ke tempat-tempat hunian mahasiswa. Maka, banyak mahasiswa memilih transportasi pribadi seperti motor dan mobil.

Akibat dari tidak adanya transportasi massal bisa kita rasakan sekarang. Seperti, semakin macetnya daerah di sekitaran UGM yang berefek pada pemakaian kenda-

raan pribadi yang tidak terkontrol. Hal ini perlu kita kaji, karena setiap individu membutuhkan transportasi yang memadai untuk berkegiatan.

Akibat lain adalah mahasiswa menjadi semakin individualistis. Hal ini didasari pada transportasi yang tersedia adalah transportasi pribadi. Mahasiswa menjadi jarang berkomunikasi dengan masyarakat sekitar karena kegiatannya ditopang oleh transportasi pribadi. Kendaraan pribadi membuat individu mementingkan kendaraan pribadinya saja dan tidak mementingkan sekitar. Ditambah polusi yang dihasilkan kendaraan pribadi lebih besar daripada kendaraan umum.

Disinilah perlunya transportasi massal di UGM untuk menyelesaikan masalah transportasi secara menyeluruh. Transportasi massal UGM harus memiliki karakter kerakyatan seperti UGM itu sendiri. Transportasi ini tidak boleh diperuntukan hanya untuk mahasiswa dan warga UGM saja. Tidak bisa bersifat eksklusif. Tetapi, harus menyatukan masyarakat sekitar UGM dengan civitas akademika UGM sendiri. Maka akan terwujud sistem transportasi yang sesuai,

yaitu karakter kerakyatan dengan transportasi kerakyatan.

Hal positif lainnya adalah transportasi kerakyatan dapat melatih penumpangnya untuk mementingkan kepentingan umum. Karena transportasi massal digunakan bersama untuk tujuan bersama.

Penulis menganggap, bentuk transportasi massal yang sesuai untuk UGM adalah bentuk Angkot Kerakyatan. Kenapa angkot? Karena jenis transportasi ini sangat sesuai dengan filosofi UGM sendiri. Angkot dapat menjangkau tempat tinggal mahasiswa di sekitaran UGM dengan jalan yang relatif sempit. Biaya merawat angkot pun murah, tidak terlalu membebani rektorat. Selain itu, angkot adalah jenis transportasi yang komunal. Dapat digunakan bersama-sama antara mahasiswa dan warga sekitar UGM.

Dalam hal ini, UGM dapat mencontoh Universitas Indonesia (UI). Transportasi massal UI memiliki trayek yang sangat terintegrasi di dalam dan luar kampus. Mahasiswa merasa sangat terbantu dengan adanya bis kuning.

Tetapi perlu diingat, keadaan di UI dengan di UGM itu berbeda.

UGM tidak memiliki jalan selebar UI, tetapi memiliki kendaraan pribadi yang lebih banyak. Maka jika diwujudkan, angkot kerakyatan ini harus memiliki trayek yang sangat menunjang kegiatan mahasiswa. Pelaksana transportasi harus memiliki basis data yang kuat akan perpindahan sehari-hari dan kebutuhan mahasiswa tiap fakultas. Minimal angkot kerakyatan ini dapat mengakomodir kepentingan perpindahan di UGM dan sekitarnya. Tentu angkot kerakyatan harus memiliki keamanan yang terjamin. Maka dalam hal ini rektorat harus memikirkan bahwa personil pada setiap angkot minimal terdapat 2 orang.

Tidak kalah penting adalah mengubah *mindset* mahasiswa dan segenap warga UGM dari menggunakan kendaraan pribadi menjadi kendaraan umum. Penggunaan angkot tanpa membayar bisa menjadi salah satu cara mengubah *mindset*.

Transportasi sangat penting ditata karena setiap orang membu-

tuhkan transportasi. Setiap kegiatan pasti melibatkan perpindahan manusia. Dalam hal pendidikan tinggi memiliki peran untuk memberi pelajaran moral. Mahasiswa perlu dilatih untuk tidak hanya mementingkan diri sendiri. Menggunakan angkot kerakyatan, mahasiswa akan belajar hidup berdampingan dengan masyarakat secara intens. Hal ini tentu menguatkan moral dan slogan kerakyatan UGM.

Dengan adanya sistem transportasi kerakyatan, UGM akan memangkas biaya yang tidak terlihat. UGM akan menjadi percontohan dalam hal transportasi yang sederhana, efektif, dan murah. Secara langsung mengurangi emisi dari kendaraan pribadi. Inilah solusi yang tepat untuk pemasalahan transportasi di UGM. Karena UGM tidak perlu mengatasi masalah kendaraan dengan menambah kantong parkir saja. Tetapi, membuat sistem baru secara menyeluruh yang bermanfaat bagi semua pihak.

(Abi Bhaskara)

Opini

Oleh : Dwi Ardianta Kurniawan
(Peneliti pada Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) UGM.
Tulisan merupakan pendapat pribadi.)

MENILAI DENGAN ADIL PENATAAN LALULINTAS KAMPUS

Bagi mereka yang pernah melewati kampus Universitas Gadjah Mada (UGM) pada periode 80-an dan 90-an awal, tentu sangat terasa perubahan signifikan di kawasan ini.

Dahulu, pagar dan pintu gerbang yang menutup akses-akses masuk ke UGM belum sebanyak saat ini, para pengguna jalan pun dapat lebih leluasa untuk lewat. Kami para mahasiswa teknik pada era itu juga masih ingat bagaimana jalan Grafika memiliki akses langsung di sebelah utara dengan Selokan Mataram, sehingga dapat dilewati dengan motor. Perempatan Purna Budaya yang sekarang menjadi Pusat Kebudayaan Koesnadi Hardjasumantri (PKKH) itu juga masih dibuka, bahkan bus kota dahulu melewati kawasan Boulevard dan kemudian berbelok melalui perempatan tersebut menuju Jalan Kaliurang, Rumah Sakit Sardjito dan seterusnya memutar kampus.

Penataan kawasan UGM, seingat saya mulai dilakukan pada akhir tahun 90-an dan berlanjut pada periode-periode selanjutnya. Pada awal-awal penataan, dilakukan pemagaran pada beberapa akses jalan, sehingga para pengguna jalan tidak leluasa lagi untuk lewat. Hal ini tentu menimbulkan rasa tidak nyaman bagi mereka yang terbiasa memiliki kemudahan untuk lewat, bahkan sempat terlontar ungkapan UGM adalah singkatan dari Universitas Gerbang Melulu.

Namun penataan itu belum cukup, karena periode selanjutnya lebih ketat lagi dengan diberlakukannya Kartu Identifikasi Kendaraan (KIK) bagi mereka yang akan melewati kampus UGM. Sebelumnya sempat diberlakukan

ketentuan akses berbayar bagi mereka yang tidak memiliki KIK, walaupun kemudian dicabut dengan hanya sekedar tanda/karcis masuk. Pintu akses untuk masuk juga dibatasi hanya dari beberapa titik, seperti Boulevard UGM dan bundaran Filsafat.

Perubahan lebih drastis, terutama pada kawasan sebelah timur Jalan Kaliurang yang merupakan kluster ilmu-ilmu humaniora. Perubahan drastis terjadi dengan ditutupnya jalan akses di bundaran Filsafat bagi pengguna jalan, sehingga harus melewati jalan lingkaran ke arah timur melewati Polsek dan seterusnya hingga sebelah timur Fakultas Peternakan. Pengaturan ini tak pelak menimbulkan beragam reaksi, terutama bagi mereka yang terkena dampak langsung kebijakan tersebut.

Memang kalau dicermati, beragam pengaturan lalu lintas yang dilakukan di kawasan kampus UGM memiliki dampak negatif, walaupun tidak dapat dipungkiri juga manfaat positif yang dirasakan. Dampak negatif yang terjadi terutama adalah akses jalan yang lebih jauh dan sulit untuk menuju tempat beraktifitas di UGM.

Para *civitas academica* maupun masyarakat luar harus menyiapkan waktu dan tenaga yang cukup untuk menuju tempat beraktifitas. Dapat dibayangkan apabila mereka sedang diburu waktu untuk kuliah, ujian atau keperluan lain yang memerlukan waktu segera, yang harus berjalan memutar, parkir di lokasi yang jauh, berjalan kaki, atau meminjam sepeda kampus yang jumlahnya mungkin belum memadai. Tak heran, pengaturan transportasi kampus ini mungkin merupakan salah satu penambah stress bagi sebagian *civitas academica* yang kesehariannya mungkin sudah penuh dengan beban masalah akademik maupun non akademik.

Manfaat yang diterima sesungguhnya dapat dirasakan dengan adanya tingkat keselamatan dan keamanan yang relatif lebih meningkat. Tentu masih segar dalam ingatan beberapa kejadian kecelakaan yang melibatkan angkutan umum di dalam kampus UGM hingga menimbulkan korban jiwa. Belum lagi beberapa kejadian yang berpotensi menimbulkan kecelakaan karena perilaku berlalu lintas yang mengkhawatirkan. Kejadian kriminalitas seperti

pencurian juga diindikasikan marak karena terbukanya kampus bagi banyak orang yang tidak memiliki kaitan langsung dengan aktifitas belajar mengajar. Memang, data riil dan kuantitatif perlu diteliti kembali untuk melihat manfaat sebelum dan setelah pengaturan dilakukan.

Disadari bahwa berbagai pengaturan yang dilakukan juga masih memiliki kekurangan. Dapat disebutkan misalnya desain simpang di sebelah timur Fakultas Peternakan yang tidak layak untuk mengakomodasi manuver kendaraan, yang mengakibatkan kemacetan panjang. Hal ini karena simpang tersebut secara geometrik tidak ditujukan untuk menampung kendaraan dalam jumlah besar, apalagi kendaraan ukuran sedang seperti bus perkotaan. Mengingat bahwa simpang tersebut merupakan titik sangat penting sebagai satu-satunya akses utama jalan lingkar UGM sebelah timur, maka perlu dilakukan revitalisasi simpang tersebut. Misalnya, dengan pelebaran kaki simpang dari sebelah selatan, sehingga kendaraan dapat lebih leluasa untuk lewat, terutama untuk menuju ke arah barat. Hal ini sekaligus juga sebagai insentif

bagi para pengguna angkutan umum supaya tidak pindah ke moda lain yang lebih nyaman dan 'murah', contohnya transportasi online. Pilihan lain adalah memasang lampu lalu lintas yang pengaturannya disesuaikan dengan volume kendaraan yang lewat.

Hal lain yang perlu diperhatikan - terutama apabila dikaitkan dengan rencana masa depan UGM sebagai kampus yang bebas kendaraan bermotor - adalah penambahan kendaraan pengantar (shuttle) dari lokasi kantong-kantong parkir menuju tempat beraktifitas. Hal ini diperlukan terutama bagi mereka yang memiliki keterbatasan fisik maupun karena faktor usia sehingga memerlukan bantuan akses. Saat ini sudah ada sepeda kampus maupun mobil listrik walaupun jumlahnya masih terbatas.

Satu lagi yang perlu disadari adalah pengaturan lalu lintas di dalam kampus UGM memiliki keterkaitan erat dengan kondisi lalu lintas di kawasan sekitarnya. Kondisi Jalan Kaliurang, Jalan Cik di Tiro, Jalan Colombo dan jalan-jalan akses yang terhubung langsung dengan kawasan UGM tentu memiliki pengaruh besar

dalam mendukung kesuksesan pengaturan transportasi kampus. Di lain pihak, pengaturan di dalam kawasan UGM juga akan memiliki pengaruh bagi kinerja ruas-ruas jalan yang terkait. Oleh karena itu, seyogianya memang perlu dilakukan pengaturan dan pemodelan lalu lintas yang komprehensif, sehingga dapat dilakukan pengaturan bukan hanya dalam lingkup mikro namun spasial kawasan yang lebih besar.

Terakhir, harus disadari memang pengaturan tidak selamanya menyenangkan semua pihak. Namun apabila dipahami bahwa pengaturan ditujukan untuk sebuah kebaikan, maka selayaknya rasa ketidaknyamanan dapat disingkirkan untuk sebuah tujuan yang lebih besar.

Tentang Penulis



Nama : Dwi Ardianta Kurniawan, S.T, M.Sc
Tempat/Tanggal lahir: Gunungkidul/15 April 1973
Alamat rumah : Perum Villa Tanah Emas D-5, Jetis
Denggung, Tridadi, Sleman, DIY
Telepon : 08122696446
Pekerjaan :

- Peneliti Pusat Studi Transportasi dan Logistik UGM, 2001 - sekarang
- Pengajar Ekonomi Infrastruktur, Program S-2 Pengelolaan Infrastruktur dan Pembangunan Masyarakat (PIPM), Sekolah Pascasarjana Universitas Gadjah Mada, 2011
- Pengajar Ekonomi Pertanahan dan Perkotaan, Program Magister Ekonomika Pembangunan, Universitas Gadjah Mada, 2012 - 2013
- Pengajar Statistika, Ekonometrika, Ekonomi Politik dan Perencanaan Pembangunan Wilayah pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga, Yogyakarta, 2014 - sekarang

Alamat kantor : Jl. Kemuning , Sekip Blok M - 3, Yogyakarta 55281, Telp. (0274) 556928, 563984, 08882850231; Fax (0274) 552229, 6491076
Email : dwiardianta@yahoo.com, dwiardianta@gmail.com, dwiardianta@ugm.ac.id

Ardi Syahwal

Entrepreneur Muda **Dari Fakultas Hukum**

Belum banyak dari warga negara Indonesia, utamanya mahasiswa, yang mau terjun ke dunia wirausaha. Data 2016 menunjukkan¹, dari 252 juta warga negara Indonesia, mereka yang menjadi pengusaha baru sekitar 1,5 persennya. Padahal, angka ideal wirausahawan di suatu negara adalah dua persen dari total jumlah penduduk.

Ardi Syahwal, mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada (FH UGM) ini mencoba menjalani kuliah sambil berwirausaha. Sekilas, dia terlihat seperti mahasiswa pada umumnya. Kemeja, celana panjang, sepatu, dan tas ransel melekat di tubuhnya. Hanya satu yang membuat penampilannya berbeda, yakni wadah makanan berisi tahu bakso yang selalu menemani kegiatan perkuliahannya.

Tahu bakso yang dijual Syahwal bukanlah sekedar tahu bakso biasa. Siapa sangka, tahu-tahu berselimut *crispy* itu menjadi mesin penghas-

ilan yang menjanjikan baginya. Kira-kira sejak akhir semester satu, Syahwal memulai wirausaha dengan berjualan di kampus. Inisiatif berwirausaha muncul ketika dia bergabung dalam pengumpulan dana (danusan) untuk kegiatan Departemen Aksi dan Propaganda Dewan Mahasiswa Justicia.

“Saya coba ikut danusan, dan wah, ternyata keuntungan yang dihasilkan cukup besar,” kata pemuda berambut ikal ini. “Dari danusan itu, (saya berpikir) temen-temen aja bisa dapat keuntungan, saya mengapa tidak?” kata Syahwal dengan bersemangat. Dia kemudian memutar otak bagaimana caranya membuat usaha yang tidak mengganggu kuliah. Hingga akhirnya tercetuslah

¹ <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2016/03/30/192821726/Menggenjot.Jumlah.Ideal.Pelaku.Wirausaha.Indonesia> diakses pada Kamis, 6 April 2017



ide berjualan tahu bakso ini.

Jiwa berwirausaha sepertinya sudah mengakar sejak Syahwal duduk di bangku Sekolah Menengah Atas (SMA). Dulu, dia sempat berjualan kue dan gorengan di SMA-nya. Berbekal pengalamannya saat SMA itulah, kemudian Syahwal mencoba peruntungannya di perkuliahan. Mulanya, dia menjajal berjualan donat. Kira-kira seminggu setelah itu, dia terpikir untuk beralih menjadi penjual tahu bakso *crispy*. Sebab, menurutnya donat adalah makanan yang mudah membosankan bagi sebagian orang.



Bisnis kecil-kecilan yang dirintis oleh Syahwal ini mendapat respon yang positif di lingkungan kampus. Respon tersebut ditunjukkan oleh teman-temannya dan kalangan dosen. Syahwal mengungkapkan, banyak teman-teman mengatakan bahwa dirinya hebat karena sudah berani memulai usaha. "Sempat saya itu terpikir untuk berhenti aja, tapi karena ada dukungan temen-temen yang mengatakan bahwa tahu bakso saya *tuh* enak, jadi saya tetap berjualan sampai

sekarang,” kenang Syahwal.

Syahwal mengaku, hasil berjualan tahu bakso ini digunakan untuk mencukupi kebutuhannya sehari-hari. Tapi, apakah penghasilan itu cukup untuk memenuhi kebutuhannya? “Dari (penjualan) tahu bakso, itu cukuplah untuk kebutuhan saya. Saya masih bisa menabung 10-20 ribu dalam satu hari,” jelasnya. Namun, hal itu, kata Syahwal, terlepas dari biaya untuk makan, membeli buku, dan membayar sewa kamar kos.

Mahasiswa yang aktif di Departemen Aksi dan Propaganda

Dewan Mahasiswa Justicia ini rupanya pandai mencari peluang. Selain berjualan tahu bakso, dia juga punya bisnis usaha lainnya di bidang konveksi. Bersama kakak seniornya, dia mengurus pembuatan kaus, korsa, dan jaket. Bisnis konveksinya ini tidak hanya sebatas di wilayah Yogyakarta. Syahwal mengatakan, dia pernah melayani pesanan kaus dan jaket dari Universitas Negeri Jambi.

“

dari 252 juta warga negara Indonesia, mereka yang menjadi pengusaha baru sekitar 1,5 persennya

Dikutip dari:

Bisniskeuangan.kompas.com

Tak cukup sampai di situ, Syahwal juga bekerja paruh waktu di perpustakaan FH UGM. Dia bekerja dari pukul 15.30 hingga 19.30 WIB. Banyaknya kegiatan yang dia miliki tidak mengganggu kuliahnya. Hal itu dikarenakan Syahwal pandai mengatur waktu. Syahwal pun berbagi kisah kesehariannya kepada Mahkamah. Selepas melakukan

sholat subuh, dia bersiap-siap mengambil tahu bakso. Pukul setengah tujuh, dia mengambil tahu bakso tersebut dilanjutkan berangkat ke kampus. Sesampainya di kampus, dia ke perpustakaan dan menata tahu bakso

di sana. Kemudian, pada pukul 07.15, Syahwal masuk ke ruang kelas untuk mengikuti kuliah seperti teman-teman yang lain sambil membawa barang dagangannya.

Pemuda asal Riau ini memanfaatkan waktu sela-sela kuliah untuk berorganisasi. Syahwal aktif berorganisasi di Dema Justicia, Keluarga Muslim Fakultas Hukum (KMFH), Komunitas HTN, FPPH Palapa, dan Himpunan Mahasiswa



TERTARIK?

Bagi kalian yang tertarik memulai bisnis kecil-kecilan, berikut Syahwal membagikan beberapa tipsnya untuk kalian!



Pertama, **buat konsepnya**; apa yang ingin dibuat, yang ingin dilakukan.

Kedua, seseorang yang berwirausaha harus **berani mengambil risiko**. "Selain berani, kita juga harus menekuni usaha tersebut," imbuhnya.



Terakhir, usaha yang akan dibuka harus **memiliki tujuan**. "Tujuan itu salah satu pemicu yang membuat kita bersemangat menjalankan usaha tersebut," pungkas Syahwal.

Islam. Dia menghabiskan waktu dari pagi hingga sore hari untuk berkuliah dan berorganisasi. Ketika jam sudah menunjukkan pukul setengah empat sore, dia bergegas menuju perpustakaan untuk menunaikan kewajibannya, yakni bekerja. Seusai bekerja, dia akan menghabiskan untuk belajar. Apabila ada agenda organisasi, maka dia akan menghabiskan sisa waktunya di hari itu untuk berkumpul lagi. Lebih kurang begitulah gambaran keseharian Syahwal.

Berbicara mengenai mahasiswa dan wirausaha, Syahwal ber-

pendapat bahwa berwirausaha itu penting bagi mahasiswa. "Banyak orang yang bilang, mahasiswa itu tidak seluruhnya ketika lulus kuliah dia akan bekerja sesuai dengan jurusanannya," ungkapnya. Dia menambahkan, untuk fakultas hukum saja, satu angkatan mencapai ratusan orang. Hal ini membuat peluang kerja semakin sedikit. Menurut Syahwal, ketika seorang mahasiswa memiliki jiwa *entrepreneur*, maka ia bisa menciptakan lapangan kerja bagi orang lain. Bagaimana? Tertarik untuk mengikuti jejak Syahwal? **(Tata Wardhani, Vansona Stalony)**

Career of Evil : Between a Progress or a Recoil

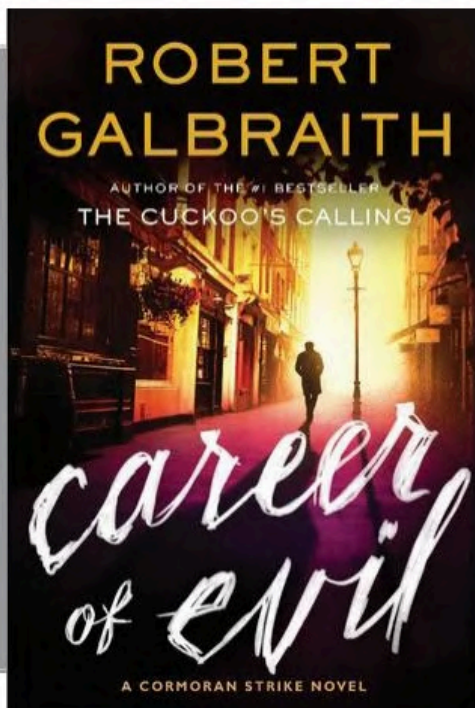
Career of Evil, buku ketiga dari seri Cormoran Strike yang ditulis oleh Robert Galbraith, nama pena dari J.K. Rowling. Seri ini menceritakan tentang seorang mantan tentara Cabang Investigasi Khusus yang menjadi seorang detektif swasta.

Career of Evil, buku ketiga dari seri Cormoran Strike yang ditulis oleh Robert Galbraith, nama pena dari J.K. Rowling. Seri ini menceritakan tentang seorang mantan tentara Cabang Investigasi Khusus yang menjadi seorang detektif swasta. Cormoran Strike bersama asistennya Robin Ellacot dengan kasus yang telah dipecahkan sebelumnya – buku pertama *The Cuckoo's Calling*, bercerita tentang peristiwa bunuh diri seorang model wanita muda yang dikelilingi hal *glamour* dan kegilaan candu narkoba. Peristiwa ini merupakan pembunuhan sang kakak tiri yang iri akan kesuksesan sang adik. Kemudian buku kedua *The Silkworm*, menceritakan tentang pembunuhan seorang penulis yang dikenal karena tulisannya dianggap menjijikkan, karena penuh akan hal-hal aneh berupa kehermafroditan makhluk yang diyakini adalah manusia – menjadi detektif yang

terkenal. Namun, kariernya mulai meredup ketika seorang kurir datang dengan sebuah paket yang berisi potongan kaki. Hal yang membuat Strike terganggu ialah paket tersebut ditujukan bukan untuk dirinya, melainkan pada sang asisten. Mempertaruhkan karier dan masa depan, Strike berbalik arah dan membuka luka lamanya kembali.

Galbraith kembali menyajikan suatu tragedi pembunuhan, namun dengan cara yang berbeda. Apabila dalam dua buku sebelumnya hanya menggunakan sudut pandang orang ketiga, pada buku ini, Galbraith menyelipkan kisah dari sudut pandang sang pembunuh. Tentu saja dengan deskripsi yang apik dari pikiran sang pembunuh.

Selain itu, pada buku ini, kehidupan pribadi Robin dan Strike dijelaskan dengan indah. Mulai dari cerita kehidupan kelam yang



Judul buku	: Career of Evil, Titian Kejahatan (Cormoran Strike Novel #3)
Pengarang	: Robert Galbraith
Penerbit	: PT Gramedia Pustaka Utama
Tahun terbit	: 2016
Cetakan ke	: I
Dimensi buku	: 552 hlm, 23 cm x 15 cm x 3,3 cm
Harga buku	: Rp 178.000,00

mereka pernah hadapi di masa lalu, sampai bagaimana bisa Strike menjadi seorang 'Strike' yang sekarang. Robin yang diceritakan keluar dari universitas, meninggalkan studinya yang dianggap lebih 'prestisius' dibanding menjadi seorang detektif. Masa lalu yang membuat mereka sama-sama ingin bekerja di bidang ini.

Setelah beberapa waktu bekerja bersama, mereka mengalami krisis hubungan di sini. Mereka harus menghadapi seorang pembunuh psikopat maniak darah dan mutilasi tubuh yang berusaha menyabotase reputasi dan karier Strike, dan dengan jelas bahwa dia menargetkan Robin sebagai salah satu tujuan utamanya. Keadaan sulit inilah yang membuat orang lebih rentan secara emosional, dan membuat hubungan antar individu biasanya sama-

kin dekat.

Kasus dalam buku ini membuat Robin dan Strike menjadi lebih dekat, menjadikan buku ini penuh dengan perasaan dan emosi bercampur aduk. Latar belakang penuh tragedi juga digambarkan dengan cara yang unik. Mungkin karena J.K. Rowling adalah penulis wanita, cerita dalam buku ini dan misterinya merupakan cerita tentang *misogyny* dan kekerasan terhadap wanita. Tergambar pada awal cerita bahwa tungkai yang dikirimkan kepada Robin adalah tungkai seorang wanita. Selain itu, sang pembunuh selalu mengintai Robin, dan korban-korban lainnya yang juga selalu seorang wanita.

Namun, ada sedikit kekecewaan setelah membaca buku ini. Setelah membaca sebanyak lima ratus halaman, mungkin pembaca akan

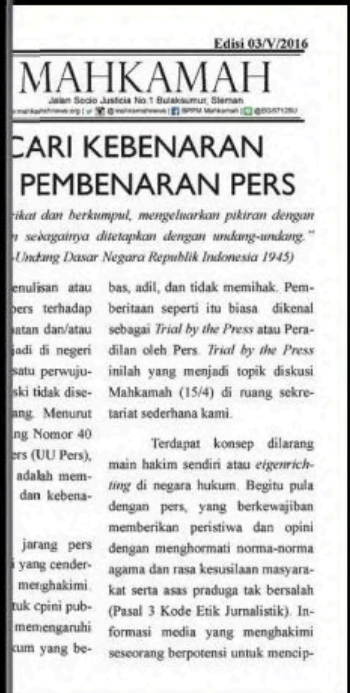
merasa seperti dicurangi. Rowling yang sudah dikenal dengan gaya penulisannya yang estetik dengan pengembangan karakter yang mengena, seharusnya dapat menghasilkan tulisan yang lebih baik dari ini. Tidak seperti buku sebelumnya yang mengambil latar belakang di dalam suatu bidang tertentu, di mana aku sebagai pembaca dapat berpikir bahwa mungkin buku ini akan mengangkat tragedi di industri music, sebab banyak sekali digunakan referensi dari lagu-lagu Blue Oyster Cult. Blue Oyster Cult adalah sebuah grup musik *heavy metal* yang masa kejayaannya ada pada tahun 70-an.

Buku ini hanya menceritakan Strike yang berkelana sendiri tanpa tuan, dan kasus ini merupakan dendam personal seseorang dari masa lalu Strike. Ditilik dari Strike yang mengenal para tersangka karena merupakan orang-orang dekatnya dulu. Hal ini menjadikannya aneh, karena dibutuhkan waktu yang lama dan ternyata hanya menggunakan petunjuk - petunjuk kecil yang bersifat trivia untuk menyimpulkan siapa pelaku dan memecahkan kasusnya. Ceritanya beralur lambat, dan penyelesaian-

nya tidaklah sefantastis buku-buku sebelumnya.

Tetap saja, karena buku ini adalah hasil tulisan dari sang *infamous* J.K. Rowling – ya, J.K. Rowling. Di depan sudah disebutkan bahwa Robert Galbraith adalah nama pena dari J.K. Rowling, jika kau belum menyadarinya – dengan segala kekurangannya pun, masih layak dan sangat direkomendasikan untuk dibaca. Sebab dalam buku ini dikembangkan hubungan antara Strike-Robin-Matthew. Matthew adalah tunangan Robin dan *haters* Strike, dan tak ketinggalan tokoh baru Shanker, mengungkapkan sisi lain kehidupan Strike yang ternyata tak hanya kelam, namun penuh petualangan dan dinamika, disamping latar belakangnya sebagai anak dari *supergroupie* dari penyanyi *rock* terkenal. Buku ini membawa angin segar bagi kehidupan pribadi Strike yang telah sanggup untuk melupakan mantan kekasih atau tunangan lebih tepatnya, dan mencari wanita pengganti untuknya. Selain itu, seri ini menempatkan peran Robin yang lebih besar, yang lebih banyak bermain dan berkreasi ketika memecahkan kasus. **(Arifah Nur Pratiwi)**

READ OUR ARCHIVE FOR FREE!



Read us on issuu

issuu.com/buletinmahkamah

Ini Tentang Aku

Ketika aku bercumbu dengannya, maka detik tak mampu bergerak. Dekapan hangatnya membungkam tubuhku. Kadang wajah orangtuaku terbayang ketika aku bermesraan dengannya. Mereka pasti sangatlah marah dan kecewa melihatku, namun apalah dayaku karena walaupun tubuhku tak ingin tapi aku sungguh menikmatinya.

Aku bersumpah bahwa panasnya hari ini telah membuat daging tubuhku sudah bisa dimakan. Aku memang bukan tipe orang penyembah kemulusan kulit, akan tetapi payung yang selama ini bersemayam di tasku akhirnya kuperdaya. Kupercepat langkahku, berharap panas mentari ini tak sempat membuatku jadi manusia panggang.

Kosku memang tak terlalu jauh, dalam 9 menit lebih aku sudah tepat berdiri di depan pintu kamarku yang kecil. Aku membuka pintu dengan perlahan dan melangkahkan kakiku ke dalam. Aku duduk di pinggir kasur dan melepaskan kedua sepatu beserta kaos kaki. Tak sempat aku menukar

bajuku, tiba-tiba dia memelukku dan memaksaku untuk berbaring bersamanya. Aku meronta mencoba untuk kembali sadar namun hangatnya pelukan itu membuatku lupa diri. Aku terhanyut bersama irama nafas yang semakin tak beratur. Tak lama, aku sudah terbuai dalam nikmatnya duniaku bersamanya.

Aku terbagun dan melirik jam. Aku kaget luar biasa, melihat jarum jam mengarah pada angka sembilan. Itu artinya, aku sudah terbangun disaat manusia mungkin akan tertidur. Kulitku merasakan dinginnya cuaca malam yang menerobos dari celah kamarku. Sprei halus dan putih menutupi tubuh yang malas untuk terbangun.

Akhirnya kukerahkan tenagaku untuk bangun dan beranjak dari tempat tidur. Aku berjalan dalam ketidaksadaranku. Menuju kamar mandi untuk mencuci muka lusuhku. Ahhhhhh, sebenarnya entah kenapa mukaku harus ku basuh, kata orang dengan cuci muka rasa kantuk akan menghilang, jadi kulakukan saja.

Aku kembali ke kamarku, meraih dua tiga buku dari rak sudut kamarku. Kubawa dan kuletakkan di meja dan kupaksa tubuhku untuk duduk di kursi coklat yang tepat di depan meja belajarku.

Aku membolak-balikkan buku bersampul hitam bertuliskan Prinsip-Prinsip Hukum Pidana itu serta kucoba untuk memahaminya. Lembar pertama, kedua, ketiga kubaca dan aku mulai tertarik akan isinya. Saat aku membuka lembar ke tujuh, tiba-tiba dia terbangun. Dia berjalan mendekatiku sambil mengamati setiap gerakku. Dalam sekejap, dia telah melingkarkan tangannya ke pundakku.

Tubuhku dengan sendirinya berdiri dan terhanyut. Kini dia memeluk erat tubuhku. Entah kenapa aku sebenarnya ingin lepas tapi aku terlalu menikmatinya. Aku berjalan dengan irama menuju tempat tidurku untuk kedua kalinya. Aku ingin berlari dan meninggalkannya, tapi sungguh aku terlalu menikmati irama ini. Aku merebahkan tubuhku dan kini aku berada dalam kuasanya.

Alarm ku menyadarkan dan memaksa ku untuk segera bangun

dari tidur, namun aku belum sanggup untuk tersadar. Aku hanya bisa menggerakkan kedua tangan untuk meraih telepon genggam, mencoba melirikinya dengan mata yang enggan tuk terbuka. Aku melihat angka 07.51 dipojok. Aku teringat akan kelas yang harus kuikuti pukul sembilan nanti. Aku hendak beranjak, tapi lagi dan lagi aku tak kuat untuk meninggalkannya.

Akhirnya aku memutuskan untuk tetap bersamanya diranjang berseprei putih ini. Bukan karena paksaan dari padanya, tapi memang karena aku terlalu menikmati saat-saat bersamanya. Rencana bolosku tidak sebatas wacana. Tepat jam sembilan, aku masih tetap bercumbu denganya. Beginilah sistematika kebolosanku. Bercumbu dengan kemalasan yang sangat kuat sehingga aku pun tak sanggup untuk melepaskan diri. Kemalasan yang selalu mendekapku dengan tangannya yang gagah. Membaringkan aku di tempat tidur dan melupakan segalanya. Yah, kemalasan yang ingin aku tinggalkan tetapi saat bersama dangannya aku menikmati tiap detak jarum jam. Hingga akhirnya kelas kutinggalkan ,karena aku dalam kuasa kemalasan. **(Evasolina Lubis)**

Kata Mereka Tentang Transportasi Massal Kampus

Banyak persoalan mengenai sarana dan prasarana transportasi di Kampus. Mulai dari macet, lahan parkir terbatas, dan minimnya alat transportasi umum. Namun, bagaimana jika ada alat transportasi massal di kampus? Berikut ini beberapa pendapat mereka mengenai alat transportasi massal kampus.

Bagus, asalkan bus dirawat dengan baik, sehingga tidak mengganggu fungsi lingkungan dan dapat mengurangi kemacetan.

Pintoko Aji, General Manajer Engineering Entrepreneurship Center

Sebaiknya ide yang bagus ini dirancang dan dimanajemen sebaik mungkin. Kemudian transportasi publik harus mempermudah mobilitas manusia dengan keamanan dan kenyamanan yang memuaskan. Bus di-design dengan baik yang mampu untuk segala kalangan, termasuk kaum difabel.

Tio Tegar W, Ilmu Hukum UGM

Adanya transportasi massal di UGM enak-enak saja untuk rute di lingkungan kampus dirasa cukup. Tidak butuh waktu lama untuk sampai ke data.

Ibu Sawiyati, Staf UGM



Kalau hanya untuk transportasi sekitar kampus, sudah ada sepeda kampus yang lebih ramah lingkungan. Tapi, kalau digunakan untuk transportasi luar kampus dan kegiatan luar kampus mungkin perlu direalisasikan.

Izdihar R. Aisy, Biologi UGM

Kalau misal ada transportasi massal bagus *sih*, membantu teman-teman yang memang *nggak* ada kendaraan di Jogja.

Fitria Tahta M, Kabid SDM dan Keorganisasian Marching Band UGM

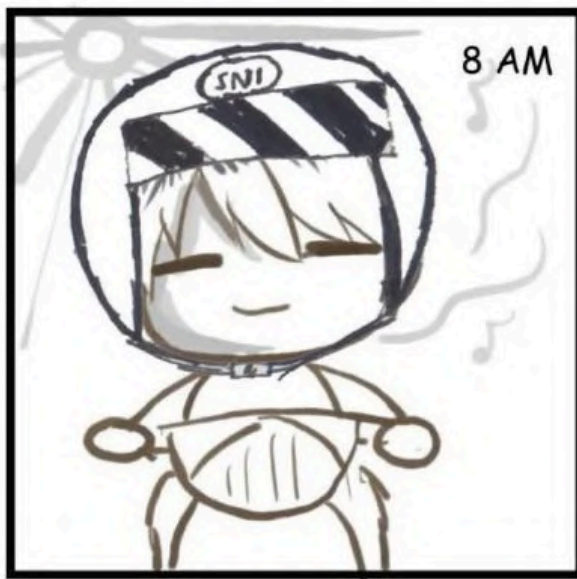
rtasi massal di
aja. Akan tetapi
ar lingkungan
rang efektif dan
ma untuk bus
ng.

f Akademik FH

Ada baik dan buruknya. Bus kampus tidak dapat menjangkau gang sempit dan sepeda kampus menjadi menurun penggunaannya. Sisi baiknya memberi kemudahan akses bagi mahasiswa.

Siti Fatimah, Pariwisata UGM

"KTMNYA MAS..."



Connect With Us!



www.mahkamahnews.org



[@mahkamahnews](https://twitter.com/mahkamahnews)



[@mahkamahnews](https://www.instagram.com/mahkamahnews)



[@mahkamahnews](https://line.me/tv/mahkamahnews)



BPPM Mahkamah



buletin.mahkamah@gmail.com



Kami adalah bagian dari mereka yang menyebut dirinya mahasiswa. Kami masih mencari makna kata “maha”, dan mungkin ini salah satu jalan untuk menemukannya.

Satu untuk meniti dan berbagi informasi. Satu untuk belajar mengawasi, sisanya menyemangati diri untuk berkreasi, selebihnya mencoba bersosialisasi dengan kawan kawan satu visi.

Jalan Socio Justicia
No.1
Bulaksumur
Sleman

MAHKAMAH

Jalan Socio Justicia No.1 Bulaksumur, Sleman

© BPPM MAHKAMAH 2017

All Right Reserved